LUIGI BARZINI

LA METÀ DEL MONDO

VISTA

DA UN'AUTOMOBILE

DA

PECHINO A PARIGI IN 60 GIORNI

CON INTRODUZIONE DEL

PRINCIPE SCIPIONE BORGHESE

126 ILLUSTRAZIONI NEL TESTO, 13 TAVOLE COLORATE ED UNA CARTA ITINERARIA

ULRICO HOEPLI

EDITORE - LIBRAIO DELLA REAL CASA

MILANO

1908

LA METÀ DEL MONDO

VISTA

DA UN'AUTOMOBILE

A Pechino.

LUIGI BARZINI

A METÀ DEL MONDO

VISTA

DA UN'AUTOMOBILE

DA PECHINO A PARIGI

IN SESSANTA GIORNI

CON 126 ILLUSTRAZIONI ORIGINALI, 13 TAVOLE, UNA CARTA ITINERARIA

ED INTRODUZIONE DEL

PRINCIPE SCIPIONE BORGHESE

ULRICO HOEPLI

EDITORE-LIBRAIO DELLA REAL CASA

MILANO

1908

HS 1907

PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA

Riservati i diritti di traduzione e riproduzione per tutti i paesi

"TECNOGRAFICA" MILANO

Carta della CARTIERA ITALIANA di Serravalle-Sesia.

Presentazione dell' Editore.

Questo libro, che narra le vicende avventurose del viaggio automobilistico da Pechino a Parigi, compiuto con signorile audacia da S. E. il Principe Scipione Borghese, celebra una bella vittoria della fibra e dell'industria italiana. Ecco il motivo per cui l'editore va orgoglioso di presentarlo al pubblico italiano. Il bravo Barzini, che compì il tragitto di quasi sedicimila chilometri, accosciato tra i bagagli, narra gli episodî e le vicende del viaggio con la bella sincerità dell'uomo d'azione, col brioso garbo dello scrittore avvincente.

L' editore, avvezzo da anni a sfogliar manoscritti, scaltrito per lunga abitudine in tutti gli artifici dell'arte, sinceramente confessa di aver letto il volume con crescente entusiasmo, e fu per tale provata emozione che volle personalmente presentarlo al suo pubblico.

Per questo e per aver modo altresì di ringraziare il Principe Scipione Borghese che ha sì bene preludiato al volume, nonchè gli egregi colleghi e amici F. A. Brockhaus di Lipsia, Hachette e C.° di Parigi i quali, spontaneamente, vollero tradotto e pubblicato il volume nelle loro lingue, e con essi gli editori colleghi E. Maucci di Barcellona, A. Oosthoek di Utrecht, Vilimek di Praga, Singer e Wolfner di Budapest, e Bonnier di Stoccolma che l'opera pubblicheranno negli idiomi dei loro singoli paesi. Il che dimostra che il libro escirà tradotto in undici lingue diverse (l'edizione inglese dalla Casa Grant Richards di Londra), costituendo un vero « *raid* » editoriale che fa degno riscontro a quello automobilistico.

E siccome è la prima volta che ciò avviene per un'opera originale italiana, l'editore ha creduto non solo opportuno ma doveroso di informarne il cortese lettore.

Ulrico Hoepli

Scipione Borghese

Isola del Garda — Settembre 1907.

Caro Barzini,

Dunque c'è chi dice che dopo tutto: — dopo le nostre fatiche di due mesi, dopo le roccie e i fiumi, le sabbie e le foreste, i fanghi e i banchetti a traverso ai quali siamo passati — c'è chi dice che il nostro viaggio una cosa sola ha dimostrato, che cioè: non si può andare in automobile da Pechino a Parigi.

La proposizione ha qualche cosa di bizantino nel suo semplicismo; ma, diciamolo, è letteralmente precisa e noi abbiamo dimostrato appunto questo: che oggi, servendosi del solo motore di un'automobile, è impossibile recarsi — continuamente e mollemente seduti sui cuscini della medesima — da Pechino a Parigi. Non sarebbe cioè finanziariamente prudente, oggi, in base alla nostra esperienza, creare una linea regolare di automobili destinata a condurre le piccole ed elegantissime canzonettiste chinesi, senza punto affaticare i loro minuscoli piedini, dalla capitale del Celeste Impero al Moulin Rouge.

Ma al disopra e all'infuori di questo desiderato massimo, la Pechino-Parigi nulla di positivo ha dunque dimostrato?

Io torno col pensiero a Kiakhta, nella casa disadorna del milionario, dove la padrona veniva dalla cucina alla sala da pranzo, col suo largo e bonario sorriso sul volto, e copriva la tavola di lunghe file di bottiglie di vino generoso, di piatti capaci sui quali erano spezzati i montoni e i vitelli e dai quali

si sollevavano vere montagne di paste e di riso; — dove Falia, la piccola Buriata, metteva il suo visetto fresco e un po' selvaggio di giovane fiore della steppa; — dove gli amici vecchi e nuovi entravano e uscivano, senza invito e senza cerimonia, prendendo la loro parte di ospitalità e di vivanda liberalmente. E mi ricordo i discorsi, intorno alle mense cariche, tutti intenti a discutere l'utilità pratica della nostra traversata del Gobi, — avevamo ridotti a quattro i diciassette giorni delle più rapide carovane, — e le domande tecniche e precise che ci erano rivolte sulla possibilità di servirsi di questo rapido mezzo di locomozione per ricondurre su quel punto della frontiera una parte almeno dei trasporti di thè, che ora il mare assorbe fino a Wladivostock e di lì la ferrovia Transiberiana.

E rammenta, Ella, l'entusiasmo del nostro ospite d'Irkutsk quando, nostro ospite a sua volta fino a Nijni-Udinsk, provò la gioia della corsa — mentre il respiro largo accoglieva l'aria imbalsamata dal profumo dei pini sulle buone strade asciutte di Siberia? — In lui è certo rimasto il germe della passione automobilistica e nella buona stagione, su quei " tracts „ siberiani, sono infinite le possibilità dell'automobile.

A Krasnojarsk furono lunghi colloqui con due pratici e seri Inglesi, concessionari e ingegneri di miniere d'oro. Per loro si trattava di stabilire una comunicazione più rapida fra Krasnojarsk e Jenisseisk: e la nostra macchina che riposava lì nel cortile dell'albergo " Metropole „, intatta dopo più di tremila chilometri di terribili strade, diveniva un interessante soggetto di discussione e apriva dinanzi agli occhi loro un orizzonte vasto e nuovo di soluzioni insperate.

E fu a Tomsk in casa del Governatore. — Laggiù al Sud, all'estremo lembo meridionale della sua provincia, estesa quanto l'Impero Germanico, i Monti Altai drizzano le cime alpestri e offrono le valli e i fianchi, ricchi di tesori minerari, all'attività umana. — E mentre il Governatore mi narrava le vicende di una certa Società Anglo-Russa, che intendeva attivare e rendere regolari le comunicazioni di Tomsk con l'Oceano Artico, rimontando nella stagione estiva l'Obi con grossi piroscafi; e mentre mi diceva tutta l'utilità che ne avrebbe tratta

la Siberia Centrale, tutto l'impulso che ne sarebbe venuto alla sua industria e alla sua esportazione — i suoi occhi d'uomo moderno, fissati lontano, perseguivano il sogno di collegare Tomsk a Barnaul e Bijsk e ai centri minerari dell'Altai con l'automobile veloce. E il progetto era vagliato e criticato: era insomma discusso.

Dopo la caduta dal ponte Ettore arrischia la prima occhiata di controllo alla macchina.

Più in là, a Omsk, eravamo in piena steppa. — La stagione piovosa laggiù è assai più breve che nella " taiga „; il terreno stepposo più resistente alla pioggia; il suolo quasi assolutamente piano. — Ritrovavamo lì le condizioni di viabilità della Mongolia settentrionale, dove, in caccia di antilopi, avevamo potuto lanciare la nostra macchina alle più alte velocità. — E trovavamo lì un ambiente di lavoro e di progresso inatteso e meraviglioso. — Quaranta milioni di rubli d'esportazione di burro nel 1906 e sei milioni di rubli in acquisto di macchine agrarie nello stesso periodo. — L'attività di

russi intelligenti, di siberiani attivi e sagaci, di chirghisi divenuti laboriosi e abili, guidata e rafforzata dall'opera finanziaria e commerciale oculata e intraprendente di danesi, d'inglesi, di norvegesi, di tedeschi. — Tutto un mondo in movimento che si arricchisce intorno al bestiame, al latte, al burro, promovendo il miglioramento dei pascoli, l'intensificazione dell'agricoltura foraggiera.

E il territorio di questo sfruttamento, ogni anno più intenso, penetra e si estende in tutta la regione delle steppe, dove le orde chirghise spinte dall'istinto di razza vanno nomadi di pastura in pastura; si espande in mille rivoli per tutti i villaggi, dove gli emigrati d'oggi, o i figli degli antichi esiliati della Russia Europea, si accolgono in nuove comunità lavoratrici e prospere. — E da Omsk a Kurgan, al lago Balkasch, a Semipalatinsk si stende la steppa immensa e si moltiplicano oggi le possibilità, domani le necessità delle comunicazioni e dei trasporti automobilistici.

E poi a Tjumen e a Jekaterinburg, fra quella gente modesta e operosa, in quella miniera inesauribile degli Urali, dove ogni ettaro di terreno è un tesoro di ricchezze nascoste, dove la pietra crea la strada meno problematica; — e poi avanti, avanti, fino alla frontiera di Germania — da per tutto — il passaggio della nostra macchina, che resisteva alle prove più ardue, che passava incolume attraverso torture meccaniche dalle quali sono fiaccati i " tarantass „ robusti e le " teleghe „ leggere — da per tutto essa lasciava il solco e, forse nel solco, il seme di un avvenire di civiltà più sicuro, di un più rapido progresso, perchè dovunque essa evocava l'imagine della via di comunicazione regolare, per la quale il sangue dei popoli circola vivificando i continenti.

Ma di qua dalla frontiera di Russia — nell'Europa occidentale — qui dove le automobili già solcano le belle numerose strade tedesche e quelle meravigliose di Francia, qui dove il problema dei servizi automobilistici non è più un sogno nell'avvenire ma un problema nel presente, — qui nell'Europa occidentale il successo del nostro sforzo ingigantì, si affermò nelle discussioni dei tecnici, nell'entusiasmo delle popolazioni. E si ca-

pisce. Qui apparve a tutti il significato più profondo, il valore più diretto del nostro tentativo. — Non si trattava più di ricercare una qualche utilità locale, l'interesse di un ristretto gruppo di industriali o di commercianti — si trattava invece di un'affermazione nuova e decisiva di un'industria essenzialmente europea; di un'industria giovane, ma vitale ed attivis-

L'*Itala* sprofondata e l'uomo che fu il primo ad accorrere.

sima, nella quale è impegnato un cumulo enorme di capitale, di scienza, d'intelligenza, di lavoro abile ed evoluto.

Quando uno Stato vuol rinnovare la propria artiglieria: dopo studiati i dati tecnici, dopo approvati i progetti definitivi, dopo ottenuti i primi elementi del materiale, si fanno le prove del collaudo e si fanno ad oltranza. — I metalli sono esperimentati oltre il limite massimo delle loro resistenze, — si misurano alla trazione, alla torsione, alla compressione, si deformano in ogni senso al di là del necessario. — Poi, quando la bocca a fuoco è fusa con ogni precisione balistica, si prova

al tiro e si esagerano le cariche, si variano gli esplosivi e non si è soddisfatti se il pezzo non resiste a sforzi assai più violenti e prolungati di quelli ai quali è destinato in pratica a sottostare.

Il " raid „ Pechino-Parigi fu una prova ad oltranza della produzione automobilistica, — e come tale esso interessò il pubblico.

Le nostre persone, il nome della marca, erano in seconda linea, — la nostra vettura rappresentava la produzione automobilistica europea.

Il mondo civile assisteva alla prova di collaudo più larga, più completa, più persuasiva, cui fosse stato finora sottoposto il nuovo istrumento, da esso stesso foggiato per fornire un altro e più decisivo passo avanti sulla via dell'abolizione di ogni motore umano o animale, abolizione che è uno degli indici più sicuri di progresso sociale.

Quando io rilevai la sfida del " Matin „, avevo dinanzi agli occhi questo scopo: dimostrare che l'automobile di buona fabbricazione, condotta con prudenza e con cura, è capace di sostituire, praticamente, nei lunghi viaggi, con o senza strade, la trazione animale.

Che importa se, per pochi metri, l'automobile debba essere trainata a braccia d'uomo: che monta se di tanto in tanto occorra disimpegnarla dal fango o dalla sabbia con l'aiuto delle binde e delle leve, o caricarla su una zattera o una chiatta per traversare i corsi d'acqua inguadabili? — Al di là di questi ostacoli brevi, che significano poche ore di ritardo, la macchina è lì pronta allo sforzo consueto, che nessun mezzo di trazione animale potrebbe protrarre così a lungo e così di seguito, che essa sopporta senza apprezzabile deterioramento, con precisione e costanza di lavoro.

E la Pechino-Parigi mi diede ragione.

L' " Itala „ ha compiuto senza usure anormali il lungo tragitto su strade quasi sempre cattive, spesso pessime, in condizioni di clima e di temperatura, nelle quali tutto l'organismo meccanico era messo a durissimo cimento. — Il telaio sconquassato dalle scosse e dai sobbalzi; il motore sforzato

nelle salite erte, dove le ruote slittavano nei sabbioni o sulle crete rese viscide dalla pioggia; sovrariscaldato nelle lunghe ore di marcia lentissima sotto temperature elevate e su terreni difficili; la carburazione spesso anormale fra sbalzi termometrici di diecine di gradi, in un clima variabile dalla siccità diuturna alla pioggia e all'umidità quotidiana; le tra-

Trattenendo l'automobile in una ripida discesa in riva al fiume Hum,

smissioni e i cambi di velocità continuamente urtati; la frizione ogni istante disinnestata e rinnestata.

Tutte le parti insomma — e non parlo delle ruote e delle molle che dovettero cedere alla fatica — tutte erano messe alla prova ad oltranza. Fu un collaudo senza precedenti. E sui 16.000 chilometri, circa, che percorremmo, e dei quali 12.000 furono senza strade massicciate, si riduce a meno di 200 chilometri la somma di quei tratti che l'automobile non percorse mossa solamente dal suo motore.

Io mi dichiaro soddisfatto del successo pratico ottenuto, anche se ha dimostrato che, oggi come oggi, non si può venire d'un fiato e senza scendere di macchina da Pechino a Parigi.

Ma il successo si deve ad alcuni fattori che voglio rilevare.

Taccio della macchina. La riuscita materiale l'ha dimostrata ottima; ma essa non fu, insomma, se non l'istrumento del successo; lo scalpello con il quale l'artista scolpisce la statua, che ha creata nel suo sogno di bellezza. La mano intelligente, che guida lo scalpello, è più ancora nell'opera d'arte — ed operò nella preparazione diligente della spedizione.

La scelta della macchina fu fatta secondo criteri certi. Si pensò che la forza e la leggerezza fossero termini relativi, e che poteva essere di fatto più leggera e più utile una macchina di duemila chili con quaranta cavalli, che non una di peso poco inferiore con molto minor forza. E si fu estremamente meticolosi nella organizzazione della parte logistica. Con noi portavamo una larga collezione di pezzi di ricambio, ordinatamente disposti nel cassone posteriore della macchina, dal quale per ventura non fu quasi mai necessario estrarli. Sul percorso furono largamente e logicamente distribuiti i rifornimenti delle materie di consumo.

Dal 15 febbraio, giorno dell'accettazione definitiva della sfida, al 10 giugno, giorno fissato alla partenza da Pechino, il tempo ristretto non permetteva la corrispondenza epistolare. Fu personalmente e telegraficamente che si provvide.

Da Shanghai vennero a Pechino la benzina e l'olio necessari per il percorso in China e in Mongolia. Da Pietroburgo la casa Nobel pensò a distribuire per la Siberia e per la Russia le quantità necessarie alla traversata dell'immenso impero.

Da Pechino le lente carovane di cammelli — quante ne sorpassammo marcianti sonnacchiose nella luce dell'alba, nel crepuscolo lunghissimo della sera, o ferme, mentre passavano sulle bestie brucanti gli sterpi, sugli uomini riparati sotto le tende rabescate, le ore del sole torrido! — portavano al solitario pozzo di Udde, alla città sacra di Urga, l'occorrente per

la conquista meccanica del deserto di Gobi, e fu facile conquista. Dall'altra parte affluivano per la Transiberiana gli stessi elementi di sicurezza e di moto nelle grandi città e nei piccoli borghi sparsi lungo il vecchio " tract „ siberiano, che prima della nostra libera macchina, spiegante al vento il vessillo di un popolo libero, aveva viste passare tante torme di

Sotto le antiche mura di Tu-mu-pu.

poveri esseri sofferenti e fieri, cacciati a portare lontano dalla patria il loro cuore generoso, la mente avida di libertà e di giustizia.

Dall'Italia giungevano alle tappe prestabilite i pneumatici; ed era fissato a Omsk un deposito di parti di ricambio, specialmente ruote e molle, che si riteneva indispensabile mutare in quella città, situata a metà circa dell'intiero percorso.

Le quantità d'olio e di benzina erano calcolate così: a

bordo c'era posto per trecento chili di benzina e cento d'olio, quantità sufficiente a percorrere circa mille chilometri. Ai depositi ce n'era sempre tanto da riempire completamente il carico della vettura; e questi depositi, che, per ragioni di trasporto, erano distanti circa settecento chilometri in Mongolia, erano scaglionati su distanze varianti da duecentocinquanta a un massimo di cinquecento chilometri sul percorso Russo, dove spesseggiano i luoghi accessibili per ferrovia o per via fluviale. Da Irkutsk in là i pneumatici Pirelli mi attendevano ogni mille o millecinquecento chilometri.

E fummo fortunati. Mai una volta ci trovammo a corto di carburante o di lubrificante; mai ci mancò la provvista dei pneumatici, della quale facemmo del resto così scarso uso.

Una cosa sola non corrispose ai nostri desideri, e fu bene. Avemmo così la dimostrazione che i nostri calcoli erano stati precisi.

Le ruote e le molle di ricambio, per difficoltà con la Dogana Austriaca, non raggiunsero Omsk, dovettero essere fermate a Mosca: e noi entrammo a Kazan zoppicando sulle molle spezzate e sulla ruota, che l'ascia del " mujik „ latinista ci aveva riparata, in un dopo pranzo di festa, sulle rive della Kama.

E un' altra cosa avrebbe dovuto essere più curata: il " confort „ dei viaggiatori sulla vettura e la disposizione del bagaglio.

Ella, che ne ha sofferto più di tutti, ricorda certo come fino alla vigilia dell'arrivo a Parigi non avessimo trovata la forma definitiva da dare a quell'informe cumulo di valigie e di sacchi che, accatastato sul cassone dei ferri e troppo spesso sulla sua schiena, era il nostro bagaglio.

Ettore aveva un bel legarlo con ogni attenzione, senza economia di corde e cordelline, con la più grande ingegnosità di trovate; le scosse della vettura allentavano le più sapienti combinazioni e il grosso sacco poco alla volta oscillava e si apriva. — E Ettore ricominciava. — Quanto lavoro ha fatto quel bravo figliuolo in quei sessanta giorni! Egli è stato davvero la mano intelligente che guida lo scalpello. Senza le sue

cure costanti del motore e di tutte le parti della macchina — alle quali egli sacrificò e sonno e cibo — non saremmo arrivati a Parigi, forse neppure saremmo qui.

Nessuno, che non l'abbia provato, imagina quello che è, in un lungo viaggio come il nostro, il lavoro del meccanico: completamente abbandonato a se stesso, senza l'appoggio di officine, senza la comodità dei " garages „, in paesi dove ogni

La prima difficoltà. — L'*Itala* attacca il ponte sullo Sha-ho.

elemento di meccanica è sconosciuto, dove la lingua è strana, l'ideazione stessa così lontana dalla nostra.

Dopo quattordici, sedici, diciotto ore di marcia durante le quali coi denti stretti, in una tensione continua dei nervi, si è spiato ogni suono del motore, ogni scricchiolio della vettura, cercando di contenderne l'esistenza alle difficoltà del terreno — altre due o tre ore stesi di sotto al telaio, nel caldo della macchina affaticata, nel tanfo dell'olio e dei grassi bruciati, a esaminare, a provare, a registrare, a stringere i dadi che si allentano, le viti che si muovono, non contenti di riparare le

piccole usure e i lievi spostamenti cagionati dalle fatiche del giorno, ma cercando di prevedere e di prevenire, con sagacia e ingegnosità, le possibili " pannes „ dell'indomani.

Questo il lavoro normale, dopo le poche ore di sonno rubate alla durezza dei pavimenti, dopo il cibo preso in fretta, con i piedi sul predellino, mentre la macchina sobbalza da una carreggiata nell'altra: ma poi di tanto in tanto si aggiungeva per Ettore il lavoro del guidatore.

O che egli mi sostituisse al volante per concedermi riposo, o che le difficoltà della strada richiedessero che io da terra lo guidassi nel passaggio di tratti troppo ardui per essere affrontati dall'alto della vettura. Ed anche come guidatore egli fu insuperabile.

Si ricorda, Barzini, quante volte nel salire sui ponti, o nel traversare i brevi istmi di terreno asciutto sulle strade impantanate, ero obbligato, dopo esaminato il terreno, di segnare a Ettore con i ciottoli o con i rami il punto preciso dove doveva passare la ruota della vettura?

E rammenta la meravigliosa precisione dell'atto rapido con il quale la macchina, accelerata al massimo per non pesare e non rischiare d'impuntarsi, senza esitanza balzava sul tavolato del ponte o saltava fuori dalla pozza di fanghiglia nera e vischiosa?

E non ostante la forte coscienza del suo valore e della sua capacità — o forse per questo — Ettore conservava nelle difficoltà, nelle fatiche, nei pericoli e nelle intemperie (Le risovvengono le eterne giornate di pioggia e fango che abbiamo attraversate?), nei trionfi e nelle apoteosi — che l'atto di cui era così gran parte provocava — egli conservava la stessa serenità, la stessa modestia, lo stesso inalterato buon umore e l'operosità costante e la incrollabile fiducia nel successo. E io che già lo avevo compagno di dieci anni d'automobilismo, non sempre facile e piano, che già l'avevo amico provato e caro, gli ho confermato, per sempre, la più viva e la più cordiale amicizia, la più profonda gratitudine.

Ettore Guizzardi è un bell'esempio di lavoratore educato e cosciente.

In lui nulla di servile: la sicurezza assoluta del suo merito, il senso acuto della propria responsabilità e l'opera intelligente prestata, con disinteresse e con attaccamento d'amico, a chi ha potuto ispirargli fiducia ferma e che egli ritiene capace di apprezzare le sue grandi qualità d'intelligenza e di cuore.

Fuochista a quindici anni sulla locomotiva condotta dal padre, lo perdette in uno scontro ferroviario nel quale egli stesso rimase ferito. Da dieci anni è passato con me di macchina in macchina, ha lavorato nelle officine, si è provato su tutte le strade d'Europa, guadagnando in prudenza, in coraggio freddo e silenzioso, in capacità ingegnosa e tecnica — e oramai ha avuto la conferma del suo valore negli applausi che l'hanno accolto vittorioso. È romagnolo, e tutte le forze d'impeto e di tenacia della sua razza vibrano in lui attive e fattive.

Ma un altro fattore di successo fu l'ambiente creatosi intorno a noi.

E qui come si fa a rendere efficacemente l'importanza, a valutare l'influenza che ebbero nella riuscita del nostro tentativo: la benevolenza dei governi, la simpatia delle popolazioni, l'aiuto, il conforto, l'incoraggiamento anche solo morale, prodigatoci da tanti ignoti che ci furono per pochi istanti affettuosi amici e che abbiamo perduto di vista per sempre?

Ella potrà, con la vivacità del Suo stile, rievocare, a traverso le vicende del nostro viaggio, tante figure di esseri buoni che si adoprarono per noi e che non potemmo singolarmente ringraziare. Ella dirà: come fummo assistiti dai nostri rappresentanti all'estero, dal Governo chinese e da quello russo, dalle burocrazie di tutti i paesi attraversati, che tutte, compresa la nostra, trovarono per noi un'ignota e inattesa elasticità di concetti.

Ella fisserà la fisionomia dei " coolies „ chinesi: nudo il busto bronzeo fino alla cintola, il volto impassibile sul quale lo sguardo, che nulla dice all'Europeo, mette una luce ambigua, duri alla fatica come il metallo nel quale sembrano forgiati.

Ella scolpirà i cavalieri Mongoli rozzi e fieri, ammantati nelle lunghe vesti, olenti l'acre fetore del gregge e della

" yurta „ : — i " mujik „ dalle lunghe chiome bionde, dagli sguardi dolci e perduti verso il largo orizzonte del loro paese dalle lente colline e dai lunghi pianori; e più in là, molto più in là, verso un avvenire di minore miseria e di vita più umana.

Questi gruppi, dall'aspetto così diverso, Ella li disporrà intenti al salvataggio della nostra macchina: anelante su per le rocce aduste, lanciante getti d'acqua e di vapore nelle sabbie della Mongolia, reclinata sul fianco, come una nave incagliata, nelle paludi e nelle forre della Siberia e della Russia.

Ella dirà — e rinnoverà l'entusiasmo — quanto ci aiutassero: la fratellanza dei concittadini incontrati lontano, lontano dalla patria — il consenso delle folle che lasciavano in massa l'officina, la bottega, la scuola per acclamare al passaggio dell'automobile, prodotto e simbolo fremente di quel lavoro che è forza viva dei popoli per ogni ascensione.

Tutto questo ed altro ancora diranno le brillanti pagine del suo libro.

Io voglio accogliere in un unico pensiero di affettuosa riconoscenza tutte le donne che — con le cure, la parola cortese, il sorriso fuggevole — in un giorno, in un'ora, in un istante hanno aggiunto vigore alle membra stanche, coraggio all'anima restia, decisione alla mente dubitosa.

E intendo tutte: quelle che so e quelle che ci rimasero ignote.

Intendo tutte: le buone massaie, che avendo un tetto ospitale ci diedero per un giorno l'impressione di una nuova famiglia, facendoci assaporare la gioia di un buon letto e della buona tavola — la delicata sensazione che provoca, in chi viene dalle solitudini della vita randagia, la casa ordinata e animata dallo spirito femminile.

Le mogli dei " mujik „ : che negli alloggi municipali di villaggi isolati da ogni vita civile, nelle " isbe „ tagliate a gran colpi d'accetta nei tronchi delle foreste immense, ci offrirono dalla sera all'alba tutto ciò che avevano, e stanza e letto; esularono dalla povera casa perchè noi la godessimo; ci portarono la scodella di minestra fumante, la brocca di latte sapido

della prateria siberiana, il tozzo di pane nero come la terra che lo produce.

Le donne colte e raffinate, che in un'ora di conversazione intellettuale — resa forse più intima dalla certezza di mai più incontrarsi — distrassero il pensiero nostro dalle preoccupa-

Il Mandarino Governatore cinese della Mongolia e Luigi Barzini, durante la visita ufficiale.

zioni quotidiane e restituirono all'anima un po' dell'elasticità che lo sforzo materiale, continuo e monotono, minacciava di affloscire.

Tutte quelle che al passaggio ci sorrisero, ci soffiarono un bacio, ci incitarono col gesto, ci gittarono fiori — tutte — fino a quelle, le nostre donne, che vedevamo coll'imaginazione sulla soglia della nostra casa, con in braccio i nostri figli, attenderci desiderose e amanti e che, pur nella nostra vita multiforme, erano la forza occulta che ci sosteneva e ci moveva.

Questi i fattori che condussero al successo la nostra impresa.

Ella che ne fu il poeta, e sta per esserne lo storico, lo sa meglio di me. E sa anche quanto la sorte di questo nostro viaggio sia stata diversa da quella di tanti altri.

Io ripenso qualche volta certe figure che dovrebbero essere leggendarie e sono invece quasi dimenticate. Viaggiatori che in paesi ignoti hanno scoperte o ritrovate verità geografiche, che, rischiando per lunghi anni quotidianamente la vita, hanno aperto al commercio del loro paese fertili zone di sfruttamento, all'industria paesana larghi territori di consumo. E io li ripenso — i nomi mi bruciano le labbra — al loro ritorno in patria.

Pochi specialisti li accolgono, poca stampa li discute e solo per criticarli aspramente, il silenzio li circonda e alle volte questo tacere del pubblico, questo silenzio amaro dell' umanità, per la quale lavorarono e soffrirono, li ha uccisi.

A noi, che tanto minor cosa facemmo, toccò l'applauso popolare, toccò l'emozione di avere per un momento sollevato l'entusiasmo nelle grandi metropoli del mondo, nelle città operose, nei borghi tranquilli, lungo tutte le vie d'Europa.

Il perchè è complesso. V'entra la novità del veicolo impiegato, la sua crescente importanza economica e sociale; v'entra la lunghezza del tragitto compiuto in così breve tempo e in mezzo a difficoltà per la prima volta intraviste; v'entra la soluzione felice di problemi tecnici e l'affascinante attrattiva di quella terra asiatica, dalla quale forse veniamo e che ci è tanto estranea. V'entra il contrasto fra i due estremi del viaggio.

Alla partenza la misteriosa capitale di un incomprensibile impero, dal quale il rumore della vita ci giunge affievolito dalla distanza nello spazio e nel pensiero; all'arrivo la cassa di risonanza più sonora — Parigi — d'onde ogni più lieve alito di vita si sparge per il mondo rafforzato e moltiplicato da mille echi.

Il segreto del perchè è qui e altrove; ma è soprattutto — ed Ella mi pare lo ha detto — nel filo metallico che ci accompagnò lungo tutta la via e giorno per giorno portava le nostre notizie alla stampa che le diffondeva.

Il telegrafo e la stampa sono stati i fattori immediati della popolarità della quale ha goduto il nostro tentativo.

Essi hanno sparso dovunque la Sua prosa suggestiva, che dava interesse e moto agli incidenti monotoni, e per noi troppo spesso stucchevoli, della via. Fedele fino alla scrupolo alla verità dei fatti, Ella ha saputo illuminarli con la luce viva dell'ambiente — dar loro il preciso valore prospettico nel quadro d'insieme — e il pubblico ha sentita la poesia che scaturiva dai singoli capitoli di quella Sua narrazione della nostra modernissima odissea.

Nessuno però sospetterà, leggendo il suo libro, quanto dispendio di volontà e di forza morale Le sia costato. Io, che ebbi l'onore ed il piacere di esserle compagno in quello sforzo durato due mesi, sforzo intellettuale intenso in mezzo a disagi materiali che deprimono, io solo posso farne fede.

E di quei due mesi rimane in me viva l'ammirazione per Lei ed un senso profondo di amicizia che resisterà al tempo.

Mi creda, caro Barzini, con affetto e stima suo

SCIPIONE BORGHESE.

ETTORE GUIZZARDI.

INDICE - SOMMARIO

CAPITOLO I. — *Da Parigi a Pechino* . . . . . pag. 1

Quel che mi avvenne il 18 Marzo — A Parigi — « Trovatevi a Pechino » — Le preoccupazioni e le occupazioni del Wai-wu-pu — Le automobili — Ettore.

CAPITOLO II. — *La partenza* 19

Il Principe Borghese — L' « Itala » — I preparativi — Vigilia d'armi — La partenza.

CAPITOLO III. — *Verso la grande muraglia* 41

La saggezza dell'ignoranza — Sui ponti di Cambaluc — I nostri coolies — A Nan-kow — La valle sacra — La Grande Muraglia si mostra.

CAPITOLO IV. — *Sulle montagne* 63

Passando la Grande Muraglia — I marinai ci lasciano — In corsa per la campagna cinese — All'ombra della Lian-ya-miao — Momenti d'ansia — La Mongolia ci appare.

CAPITOLO V. — *Sulla soglia della Mongolia* 91

La curiosità d'un figlio di mandarino — Telegrafo e oppio — Lottando col fango — Kalgan — Fra Ta Tsum-ba e Tu Tung — Pronti.

CAPITOLO VI. — *Per le praterie Mongole* 111

Nel letto d'un fiume — Fra le torri della « Wan-li-chang-cheng » — Salpando nel mare verde — All'accampamento — Ospitalità mongola — Verso il deserto — Pong-Kiong.

CAPITOLO VII. — *Nel deserto di Gobi* 139

Il telegrafo nel deserto — Il « Contal » non arriva — Sopra un fondo di mare — Gli effetti del sole — Udde.

CAPITOLO VIII. — *La città del deserto* 161

La montagna lontana — Un panorama di devastazione — La città del deserto — Un' automobile misteriosa — Inseguendo le antilopi — Urga.

CAPITOLO IX. — *Urga* . . . . . pag. 187

Alla « Rusky-kitensky Bank » — Uno strano pellegrinaggio — Il governatore cinese in automobile — La partenza da Urga — Affondati nel fango — Una discesa disastrosa.

CAPITOLO X. — *Sulla via di Kiakhta* 211

La terza disgrazia — Fra mongoli e buriati — Una corsa notturna — Il passaggio dell'Iro — La prima foresta — Kiakhta.

CAPITOLO XI. — *Transbaikalia* 235

La protezione ufficiale — Ospitalità siberiana — L'automobile e il thè — Verso Novi-Selenginsk — La traversata della Selenga — Un paese che nasce — Il treno.

CAPITOLO XII. — *Sulle rive del Baikal* 261

Lungo la Selenga — Una salita ribelle — Nel fango — La via abbandonata — La Bolshaja Ricka — Missowaja — Un tentativo inutile — Nell'attesa d'una risposta — Un'autorizzazione straordinaria.

CAPITOLO XIII. — *Un ponte che crolla* 285

In automobile sulla ferrovia — La « sedicesima stazione di smistamento » — Il vecchio ponte — Nel crollo — L'automobile travolta — Il salvataggio — Tankoy.

CAPITOLO XIV. — *Nel Governatorato d'Irkutsk* 307

Attraverso il Baikal — Sulle rive dell'Angara — Irkutsk — Campagne fiorite. — Sui fiumi — I forzati — Zima — Automobili e teleghe — Le antiche stazioni di tappa — Nischne-Udinsk — Difficoltà telegrafiche.

CAPITOLO XV. — *Nel bacino di Jenissei* 331

Nella « Taiga » — Kansk — La ruota incatenata — Krasnojarsk — La potenza di due documenti — Il passaggio del Kemtschug — Atschinsk — Un affondamento.

CAPITOLO XVI. — *Tomsk la dotta* 351

Sulla via di Marinsk — « Dov'è la versta? » — Nel fango — I nostri amici i « mujik » — A sbalzi — Scoraggiamento — La « grossa bestia » — Affondati nel bosco — Tomsk — Verso Kolywan — L'Obi e le sue paludi — Kolywan.

CAPITOLO XVII. — *Sulla steppa* 375

La steppa — Il telegrafo di Kainsk — Il freno arde — Omsk — La Siberia che si sveglia — La stanchezza — Ancora la steppa — Un incendio sulla prateria — Ischim.

CAPITOLO XVIII. — *Gli Urali* 397

Dall'automobile alla « Troika » — Tjumen — Addio Siberia! — Il saluto di Kamylschow — Jekaterinburg — Dall'Asia all'Europa — Le foreste degli Urali — Il primo minareto — Perm — Una ruota malata e la sua cura.

CAPITOLO XIX. — *Dal Kama al Volga*. . . . . pag. 415

Automobile, latte ed uova — Una bufera — La ruota è rotta — La ruota è rifatta — Un villaggio che ha paura — Un guasto ai freni — « Postowo! » — Melckeski — Il lavoro sulla terra — Kazan.

CAPITOLO XX. — *Dal Volga alla Moskwa* 437

La Siberia che torna — Un villaggio ostile — L'ospitalità d'un mugnaio — Nishnii-Nowgorod — L'odissea d'un dispaccio — La Strada — Wladimir — Una panna volontaria — Mosca ci accoglie — Sulle rive della Moskwa.

CAPITOLO XXI. — *Lasciando la Russia* 463

Sulla via di Pietroburgo — Nowgorod — Nei parchi imperiali — Pietroburgo — Verso la frontiera — Ospitalità imprevista — Il primo saluto tedesco — Königsberg — Berlino si avvicina.

CAPITOLO XXII. — *Avvicinando la mèta* 481

Visioni — A Landsberg — La popolarità è greve — Berlino — Dalla Sprea al Reno — Sul suolo belga.

CAPITOLO XXIII. — *Parigi* 497

Lungo le rive della Mosa — Alla frontiera francese — Reims — I cercatori di reliquie — Meaux — Notte di veglia — L'ultime ore — Alle porte di Parigi — Sui « boulevards » — La corsa è finita.

APPENDICE

La Famiglia Borghese 517

L'automobile 519

PUBBLICAZIONI DI LUIGI BARZINI

L'Argentina. *Un volume di pag. 225. Milano, 1902.* Esaurito. *Nuova edizione in preparazione.*

L'Estremo Oriente. *In Cina durante la rivolta dei boxers. Un volume di 500 pagine. Seconda edizione. Torino, 1907.*

Dall'Impero del Mikado all'Impero dello Zar. *Lettere dal Giappone e dalla Russia prima della Guerra. Milano, 1904.* Esaurito. *Nuova edizione in preparazione.*

Guerra russo giapponese: La Battaglia di Mukden, *con 52 incisioni da istantanee, 15 piante e una grande carta.*

Sotto la tenda. *Impressioni d'un giornalista al Marocco, con 150 illustrazioni da fotografia. Milano, 1907.*

Nel mondo dei misteri, *con Eusapia Paladino. Prefazione di Cesare Lombroso. Con 24 illustrazioni. Milano, 1907.*

DI PROSSIMA PUBBLICAZIONE:

La guerra Russo Giapponese. *Vol. I.* Il Giappone in armi. *Vol. II.* Lettere dal Campo.

CAPITOLO I.

DA PARIGI A PECHINO

Quel che mi avvenne il 18 Marzo — A Parigi — « Trovatevi a Pechino » — Le preoccupazioni e le occupazioni del Wai-wu-pu — Le automobili — Ettore.

Il 18 Marzo 1907, a mezzogiorno (data per me memorabile), ero allo scrittoio, completamente immerso nello studio dell'organizzazione ferroviaria nord-americana. In quel tempo mi dedicavo con passione ai problemi della strada ferrata, ne scrivevo e ne parlavo, pascevo il mio spirito di regolamenti e di orari nazionali ed esteri. All'improvviso una lunga scampanellata del telefono, posato proprio sul mio tavolo da lavoro, mi strappò violentemente dalle reti ferroviarie degli Stati Uniti.

— Pronto! Con chi parlo?

— Buongiorno — riconobbi subito la voce di Luigi Albertini, Direttore del *Corriere della Sera.* — Ho assoluto bisogno di parlarle; venga da me.

— Subito?

— All'istante.

— Corro.

— Grazie.

Mi precipito fuori di casa, salto nella prima vettura libera che incontro, e durante il tragitto passo in rapida rivista gli avveni-

menti delle ultime ventiquattr'ore per indovinare la ragione d'una così urgente chiamata.

Il giornale aveva bisogno del suo " inviato speciale "? Era scoppiata qualche guerra? No; persino il Venezuela da sette giorni godeva una perfetta tranquillità. Una rivoluzione? Neppure; faceva troppo freddo; le rivoluzioni s'iniziano con la buona stagione; sbocciano coi fiori; non è che alla fine di Aprile che le redazioni ricevono quel primo segno d'un periodico risveglio della Libertà fra i popoli, rappresentato dal noto telegramma: " Una banda bulgara (o greca) ha massacrato gli abitanti di un villaggio greco (o bulgaro) ecc. " Qualche disastro impreveduto, allora? I disastri non hanno stagione....

Avevo torto, trascinato dall'ardore professionale, a fare delle previsioni catastrofiche. Non era successo proprio nulla di grave, sopra nessun emisfero. Quando entrai, saturo di legittima curiosità, nell'ufficio che rappresenta il cervello del nostro giornale, trovai il Direttore perfettamente tranquillo e sereno. Mi porse un numero del *Matin*, mi additò nella prima pagina, sotto ad un titolo enorme, alcune parole, e mi chiese:

— Che ne pensa?

Guardai, e lessi questo sorprendente invito:

C'è qualcuno che accetti di andare, nell'estate prossima, da Pechino a Parigi in automobile?

Rilessi, e provai un senso di ammirazione verso l'ignoto autore d'un simile progetto. Doveva essere per lo meno un gran romanziere.

— Che ne pensa? — ripetè Albertini.

— Magnifico!

— Attuabile?

— Ah, questa è un'altra cosa. Ma anche se non riescisse, il tentativo sarebbe pieno d'interesse....

— E lei consentirebbe a parteciparvi?

— Con molto piacere.

Passammo alcuni minuti a sfogliare i numeri successivi del

Matin cercandovi altre notizie sullo strano viaggio. Lettere di adesione empivano colonne; erano lettere in gran parte accese di un entusiasmo troppo anticipato per resistere a lungo. Una fra tante fermò la nostra attenzione, perchè di un italiano, e perchè concisa e fredda come una ricevuta. Eccola:

M'inscrivo alla vostra prova Pechino-Parigi con un'automobile " Itala „. Vi sarò riconoscente se vorrete farmi sapere al più presto ogni particolare perchè possa regolarmi nella preparazione.

PRINCIPE SCIPIONE BORGHESE.

Il nome e lo stile mi fecero subito pensare: Ecco un uomo che dice sul serio!

Don Scipione Borghese mi era noto per la sua fama di automobilista e di viaggiatore. Nel 1900 egli, attraversata la Persia in carovana, in parte per regioni poco note, si era internato nel Turkestan, era risalito per le vaste steppe dl Barabas fino a Barnaul, da dove, navigando sull'Obi e sul Tom aveva raggiunto Tomsk, e con Tomsk la ferrovia Transiberiana che lo condusse al Pacifico. Sul suo viaggio aveva scritto un libro, un libro da studioso che aveva tutta la rigida esattezza d'un libro di bordo, minuzioso, calmo, tecnico, che dimostrava nello scrittore una mente riflessiva, chiara, non distolta troppo nella osservazione dagl' impulsi dell'emozione, dell'ammirazione, del sentimento. Si sentiva nell'autore un matematico più che un poeta, s'intuiva in lui il predominio del cervello sul cuore, della volontà sulla sensibilità. Il Principe Borghese mi appariva uno di quegli uomini che vogliono, che sanno, che agiscono. Egli non si sarebbe iscritto alla corsa Pechino-Parigi se non fosse stato sicuro di partire, ed una volta partito avrebbe fatto tutto quanto è umanamente possibile per trionfare. Ebbi immediatamente fiducia in lui.

Interrompendo la lettura del *Matin*, il Direttore mi disse con tono d'improvvisa risoluzione:

— Bisognerebbe che lei partisse subito per la Cina.

— Sta bene.

— La corsa Pechino-Parigi incomincia il 10 Giugno. Lei può fare prima un viaggio attraverso l'America e il Pacifico, ed osservare, strada facendo, delle cose interessanti.... La fine del processo Thaw a New-York....

— Bene.

— .... La ricostruzione di San Francisco.... La situazione nippo-

L'*Itala* ed Ettore prima della partenza nel cortile della Legazione Italiana a Pechino.

americana alle Hawai.... Il Giappone dopo la guerra.... E compirebbe infine per l'Asia il giro del mondo.

— Bene. E la Pechino-Parigi?

— Riceverà ordini in viaggio. Chiederemo al Principe Borghese se consente ad associarci alla sua impresa. Spero di sì.... In ogni modo troverà a Pechino tutto preparato, dovessimo pure mettere a sua disposizione un'automobile nostra. Il primo piroscafo per l'America parte.... vediamo un po'.... ecco un programma delle società di navigazione. Parte dopodomani dalla Francia: " *Kaiser Wilhelm der Grosse* della *Norddeutscher Lloyd*, da Cherbourg

20 Marzo, per New-York „. Lei prende oggi il treno per Parigi. Ha il tempo necessario?

Consultai l'orologio e richiamai alla memoria la mia recente scienza ferroviaria (sezione orari).

— Ho tutto il tempo.

— Buon viaggio, dunque!

— A rivederla!

E, scambiandoci brevi saluti, ci abbracciammo per uno di quegli slanci di simpatia ed amicizia che, in certi momenti, stringono in una eguaglianza di affetto le persone che si vogliono bene.

Qualche minuto dopo, scendendo in fretta lo scalone degli uffici m'imbattei in un collega che saliva con la lentezza di chi è aspettato da un lavoro regolare e consueto.

— Dove vai in tanta furia? — mi chiese.

— Vado a fare il giro del mondo — risposi gravemente sostando un istante sul pianerottolo.

— Burlone! — esclamò scoppiando in una gran risata. — Io indovino dove vai realmente.

— Dove?

— A far colazione, ed è tardi, e hai fame. Buon appetito!

L'incredulità, piena di buon senso, del mio amico, mi rivelò subitamente quanto v'era di singolare, di strano, d'inverosimile quasi, nella mia situazione. E rimasi un istante dubbioso e sconcertato prima di rispondere un " grazie „ e continuare la mia strada. Il vecchio romanzo d'avventure, i cui personaggi percorrevano tutti i continenti e navigavano tutti i mari dalla prima all'ultima pagina, non si scrive più perchè anche i ragazzi oggi lo trovano troppo lontano dalla verità; eppure c'è ancora qualcuno che lo vive: il giornalista.

Quel giorno stesso il direttissimo del Sempione mi trasportava verso Parigi.

A Parigi, negli uffici del *Matin*, s'erano tenute delle grandi adunanze per discutere sulla corsa. Vi erano intervenuti, insieme

a molti aderenti alla prova, dei viaggiatori, dei diplomatici che erano stati in Cina, degli studiosi che potevano dare minuti ragguagli su tutte le regioni del mondo senza averle viste. Le assemblee erano state numerose, animate; gli stenografi avevano scrupolosamente registrato delle curiose conversazioni nelle quali erano più le domande che le risposte. La materia in discussione si presentava più irta d'incognite di una pagina di algebra superiore.

Nel complesso queste riunioni avevano avuto una innegabile utilità. Erano riuscite a stabilire il migliore itinerario, a furia di eliminazioni. Numerosi telegrammi erano stati spediti a Pechino, a Pietroburgo, a Irkutsk, chiedendo informazioni. Il saggio e prudente Wai-wu-pu, il Gran Consiglio dell'Impero Celeste, si era limitato a rispondere con.... una domanda, trasmessa attraverso la Legazione francese: *Quale sarà il numero delle automobili che dovrebbero partire da Pechino per recarsi a Parigi?* Che importanza avesse questo numero agli occhi del Gran Consiglio dell'Impero Celeste, non è facile a capire; forse il Wai-wu-pu cominciava già a temere un'invasione. La Banca Russo-Cinese da Pechino aveva risposto: *I passi di Nan-kow e di Ku-pei-ku sono abbastanza larghi per delle automobili, ma ripidi e pietrosi.*

Abbastanza larghi! — la cosa sembrò a Parigi estremamente favorevole, paragonata alle indicazioni ricevute sulle altre strade; la via del Turkestan per Samarcanda, la via dei monti Altai, erano state giudicate assolutamente impossibili. Non rimaneva dunque che la via della Mongolia per Kalgan e Kiakhta, con quei passi abbastanza larghi.

Le impressioni sincere degli aderenti non furono molto incoraggianti. In un'ultima assemblea gl'iscritti alla corsa emisero una dichiarazione piuttosto pessimista. Eccola:

Le difficoltà di questa prova straordinaria appaiono all'esame minuzioso, e dopo alcune settimane di studio, altrettanto importanti quanto ci apparvero al primo momento. " Pechino-Parigi „ è forse un tentativo irrealizzabile! È l'occasione per dei pionieri dell'automobilismo di domandare alla trazione

meccanica il modo di traversare deserti, montagne, steppe: una metà del mondo.

Il *Matin* paragonava il viaggio ad un tentativo per la conquista del Polo. Il gran pubblico era d'una opinione più recisa di quella esposta nella dichiarazione degli aderenti, e diceva addirittura: " Pechino-Parigi è un tentativo irrealizzabile. „

Confesso che, quando al mattino del 20 Marzo lasciai Parigi per imbarcarmi la sera a Cherbourg, pensavo con molto scetti-

Nella via di Nan-Kow.

cismo alle probabilità di rientrare in quella stessa città sopra un'automobile reduce dalla capitale cinese; e nel segreto del mio animo ringraziai il cielo — e Nicola II — per l'esistenza d'una provvidenziale ferrovia transiberiana che, all'occasione, mi avrebbe riportato a casa in un periodo di tempo ragionevole.

Poi, in viaggio, finii quasi col dimenticare del tutto la corsa automobilistica. La Pechino-Parigi non mi apparve più come lo scopo vero di quella mia gran fuga per il globo, ma soltanto come un ultimo problematico episodio, come la fine vaga d'un *looping the loop* intorno al nostro pianeta. Del resto i giornali

non ne parlavano già più. La cosa pareva caduta nel silenzioso abisso della dimenticanza, dove fatalmente spariscono tutti i progetti assurdi e tutte le utopie.

Ma no. Qualcuno vi pensava ancora, lavorava, preparava, organizzava. Me lo fece comprendere un breve telegramma, un ordine che trovai una sera all'albergo, a New-York, e che mi venne consegnato insieme alla chiave della camera. Lo disuggellai nella cabina dell'ascensore che mi trasportava al mio piano; lo lessi, lo rilessi, e rimasi così assorto che giunsi senza accorgermene al quattordicesimo piano, dove il liftman mi domandò se intendevo andare sul tetto dell'albergo.

Quella laconica e misteriosa comunicazione telegrafica diceva: *Trovatevi a Pechino il primo di Giugno.* Niente altro.

Puntuale come un'eclisse, il primo di giugno, alle sei di sera, scendevo alla stazione di Pechino, in quella volgare stazione che si addossa ai piedi delle antiche superbe muraglie della città tartara, sotto agli imponenti bastioni della Chien-men, quasi per nascondere nell'ombra di tanta grandezza la sua meschinità e la sua profanazione. Quella stessa sera un gendarme italiano venne a cercarmi all'Hôtel des Wagons-lits e mi diede una lettera, giunta per me alla Legazione d'Italia, ed un biglietto.

La lettera era della Direzione del *Corriere della Sera* e completava — dopo quasi due mesi — il dispaccio ricevuto a New-York. Essa m'informava che avrei partecipato alla corsa sull'*Itala* del Principe Scipione Borghese. E ne fui molto lieto. Un'altra notizia mi dava, che accolsi con sincero piacere: per un accordo intervenuto fra il *Corriere della Sera* e il *Daily Telegraph*, io ero invitato a fare un regolare servizio di resoconti telegrafici sulla Pechino-Parigi anche per il grande giornale londinese.

Non posso dimenticare che è a Londra che ho cominciato ad essere giornalista. E del soggiorno che feci come corrispondente sulla terra inglese — durante il quale l'anima mia si aprì al grandioso spettacolo di una attività mondiale — è rimasto in

me una convinta ammirazione per l'Inghilterra, e per il giornalismo inglese una stima senza riserve. Considerai l'invito a collaborare al *Daily Telegraph* come una lusinghiera prova di fiducia, e lo accettai con deferente premura.

Il biglietto consegnatomi dal gendarme era del Principe Borghese. Egli era giunto già da una settimana. Mi dava il benvenuto e mi fissava un appuntamento per il giorno sei. Non ci eravamo mai visti, e, destinati a vivere insieme per dei mesi

I nostri *coolies* ad un alt.

dividendo il pane e le fatiche nell'intimità d'un lungo e strano viaggio, avevamo tutt'e due un vivo desiderio di conoscerci. Sarei corso a cercarlo subito, se il biglietto non mi avesse avvertito che egli si trovava in quel momento qualche centinaio di chilometri lontano, intento a percorrere e studiare la strada di Kalgan — circostanza sufficiente per indurmi alla rassegnazione dell'attesa.

Rimasi, quella sera, fino a notte tarda sulla veranda dell'albergo, fantasticando. Non riconoscevo più intorno a me, la mia vecchia Pechino, la superba capitale dell'immobilità che avevo lasciato sette anni prima, devastata qua e là dall'assedio alle Le-

gazioni e dalle vendette della civiltà ma ancora intatta nel suo spirito e nel suo aspetto, fedele a sè stessa, singolare, unica, cinta dalla linea ieratica delle sue portentose muraglie. Ora il quartiere delle Legazioni faceva sorgere nel cielo, arrossato dal tramonto, una folla di tetti di palazzi e di ville europee, cuspidi di chiese, torri con orologi e senza orologi, tutto un profilo di città occidentale e moderna che copriva in parte le graziose pagode lontane del recinto imperiale. Lampade elettriche s'accendevano per la via, illuminando uniformi di soldati europei che passavano. Fischiavano locomotive verso l'Ha-ta-men. Ogni tanto udivo nell'interno dell'albergo trillare un campanello telefonico, che dominava i suoni d'un'orchestra. E l'orchestra, europea, suonava per un convito di dignitari cinesi, i quali mangiavano senza bacchettine. Pensavo che noi a tante deplorevoli novità stavamo per aggiungere anche l'automobile.... La Cina se ne va! — dicevo fra me con un certo rimpianto.

Il giorno dopo mi accorsi bene che, invece, la Cina non se ne andava affatto.

Tutte le innovazioni che mi avevano tanto colpito, non uscivano dal recinto del quartiere delle Legazioni, recinto fortificato per giunta. Erano prigioniere, chiuse in una sorta di lazzaretto della europeizzazione. Al di fuori, tutto intorno, si stendeva l'immensa città incontaminata, sempre eguale, la Pechino dei secoli passati. E nella Pechino, in un antico palazzo dalle molte corti ombrate di stoie, contro alle profanazioni dell'occidente vegliava un consiglio di uomini saggi e venerandi: il Wai-wu-pu, il Gran Consiglio dell'Impero Celeste. In quel momento il Wai-wu-pu (presieduto dal celebre Na-Tung, che fu capo-boxer, ex-condannato a morte dalle potenze le quali chiesero la sua testa come condizione di pace nel 1900, e divenuto invece una specie di ministro degli esteri conservando naturalmente la sua testa e nella testa le sue idee) in quel momento, dico, il Gran Consiglio era assolutamente intento a salvare l'Impero da un nuovo, terribile nemico.

Questo nemico si chiamava *Chi-cho,* ossia " Carro a combustibile „, grazioso neologismo creato per l'occasione ad indicare l'automobile. Non si parlava che di *Chi-cho,* come una volta s'era parlato dell'*Huo-cho* — cioè il " Carro a fuoco „ (in europeo: Ferrovia). Perchè vengono i chi-cho? Cosa vogliono? Domande angosciose che mantenevano il Wai-wu-pu meditabondo sulle sorti della Cina.

Nella mente di un mandarino cinese non poteva penetrare l'idea che i chi-cho volessero soltanto andare da Pechino a Parigi senza nemmeno ricevere un premio di questa loro fatica. Per andare a Parigi esistevano dei mezzi più rapidi, sicuri, provati. V'erano certo delle misteriose ragioni, e inconfessabili, per una simile stranezza. Il Wai-wu-pu non dubitava che l'Europa tentasse un esperimento. Quale?

Il principe Ching, uomo dalle larghe vedute, propendeva a credere che gli europei volessero studiare il modo di comunicare rapidamente con la Cina per mezzo di treni automobili, senza aver più bisogno di chiederle concessioni ferroviarie. I pretesi automobilisti, si capisce, erano tutti ingegneri, posti sotto al comando d'un principe italiano. Il progetto rappresentava la completa rovina della compagnia ferroviaria cinese che costruiva la linea di Kalgan, linea giunta già fino a Nan-Kow. E nella compagnia il principe Ching aveva dei capitali.... Na-Tung vedeva le cose sotto un aspetto più terribile. I chi-cho, per lui, cercavano la strada delle invasioni. La Mongolia non era stata nel passato la via del pericolo? La Grande Muraglia non era sorta da quel lato per la difesa dell'Impero? Quale muraglia avrebbe ora potuto chiudere il passo ad un esercito in chi-cho, che scenderebbe subito al primo pretesto d'un moto boxer, e che arriverebbe questa volta in tempo a tagliare, ahimè!, le teste designate dal corpo diplomatico? Gli automobilisti della Pechino-Parigi non erano, si capisce, che degli ufficiali, posti sotto al comando d'un principe italiano.

Una prova della gravità della situazione era data al Wai-

wu-pu del fatto che i ministri di Francia, di Olanda, d'Italia e di Russia a Pechino s'interessavano grandemente al buon esito della spedizione automobilistica. Specialmente i primi tre bombardavano l'austero e nobile consesso con note ufficiali e ufficiose chiedenti un immediato rilascio di passaporti per la Mongolia intestati agli automobilisti loro concittadini (o ingegneri o ufficiali che fossero). Che fare? Bisognava lottare per il bene della patria, e il Wai-wu-pu lottò. Cominciò col negare i passaporti.

Vi furono numerose visite di segretari e d'interpreti europei; il Wai-wu-pu offrì loro del thè, ma resistè eroicamente alle loro domande. In fondo il Wai-wu-pu è stato creato apposta per dir di no agli europei. Gli europei domandavano porti, miniere, ferrovie, cattedre universitarie, indennizzi per missionari martirizzati, e la Cina sentì la necessità d'un organismo di difesa. Formò quello Tsung-li-yamen, di buona memoria, che aveva l'incarico essenziale di mantenere sospese tutte le domande europee, rimandando le risposte al futuro remoto. Dopo i Boxer le Potenze non vollero più saperne dello Tsung-li-yamen e il governo cinese le contentò creando il Wai-wu-pu, il quale offre questo vantaggio: che non lascia più le domande sospese. Risponde subito di no.

Ma in forza dei trattati, la Cina non poteva negare i passaporti a degli stranieri che volevano traversare una provincia dell'Impero. E poi una grave complicazione sopravvenne a rimuovere il Wai-vu-pu dalla sua determinazione. Una complicazione la cui importanza non era stata preveduta e approfondita dalle sagaci menti mandarinali: le automobili erano giunte a Pechino! Peggio ancora, esse si mostravano per le vie di Pechino — per quanto ciò fosse stato loro proibito a meno che non avessero consentito a lasciarsi trascinare da uno, o al più due muli. Se si rifiutavano ancora i passaporti, quelle macchine diaboliche, sarebbero evidentemente rimaste a Pechino. Avrebbero continuato a turbare la quiete sacra della capitale, avrebbero sconvolto le menti del popolo, disseminato per tutto i germi della corruttela occidentale, sollevato lo sdegno degli spiriti, le vendette del *Feng-shui*,

l'ira degli dei. Lasciarle a Pechino era come lasciare il nemico nella propria fortezza. Meglio valeva mandarle via al più presto. E il Wai-vu-pu offrì i passaporti. Sì, ma per la Manciuria.

La battaglia diplomatica si riaccese. Nuove note, nuove visite, e nuovo thè. I cinesi perdevano terreno. Consentirono alla fine a mandare dei passaporti per la Mongolia, senza però nominarvi l'automobile. La Legazione d'Italia li respinse. Il Wai-wu-pu mandò allora dei passaporti che sembravano atti d'accusa. " Il chi-cho è

L'*Itala* ad un alt presso Che-to-sa.
(*A sinistra il Principe Borghese ed Ettore a destra*).

una cosa nuova in Cina — dicevano quei preziosi documenti — ragione per cui il Governo Cinese non si assume alcuna responsabilità riguardo al viaggio. Al contrario ritiene il viaggiatore pienamente responsabile d'ogni male o danno che potesse derivare per colpa sua e del suo carro e autorizza le autorità a sequestrargli denaro e oggetti come garanzia delle indennità che egli dovesse eventualmente pagare „. Era una perfetta autorizzazione a svaligiarci. La legazione italiana respinse anche gli atti d'accusa, annunziando al Wai-wu-pu che il principe Borghese ed i suoi

compagni di viaggio sarebbero partiti alla data stabilita anche senza passaporti, e che il Governo cinese era tenuto a rispondere della loro sicurezza. Cercati inutilmente nuovi pretesti per non cedere (fra i quali quello che non era possibile disturbare, per oscure ragioni politiche, i principi mongoli) finalmente il Wai-wu-pu si decise a rilasciare i desiderati passaporti per la Mongolia contentandosi, come ultima soddisfazione atta a " salvare la faccia „, di rifiutare la loro traduzione in mongolo. Questa traduzione, in verità, avrebbe troppo disturbato i principi. E poi, bisognava ben rifiutare qualche cosa agli stranieri, per un sacrosanto principio, e per non creare precedenti pericolosi.

Le trattative dei passaporti fornirono un allegro argomento di conversazione ai ritrovi della piccola città diplomatica di Pechino. Ma nella realtà l'argomento era serio. Esso dimostra che il Governo cinese è oggi quello che era prima delle spedizioni internazionali di sette anni or sono; in esso la stessa ostilità contro gli stranieri, la stessa ignoranza sulle loro cose, una immutata arroganza e una immutata malafede. Le invasioni, le stragi, la guerra in Manciuria, non hanno modificato in nulla gli uomini e le menti cinesi. E qualche solitario che segue attentamente tutti i piccoli fatti nelle quotidiane relazioni diplomatiche col Governo cinese, riconosce oggi i gravi sintomi di xenofobia che precedettero l'assedio alle Legazioni, e prevede una nuova êra di sangue.

L'attesa dei passaporti non ritardava i preparativi per la partenza delle automobili. Da Shang-hai, per la ferrovia di Han-kow, era giunto un carico di benzina e di olio destinato ai rifornimenti lungo la via della Mongolia. Una carovana di 14 muli era partita da Pechino con questo carico, e il giorno 4 di Giugno un telegramma spedito dalla Banca Russo-Cinese di Kalgan annunziava che 19 cammelli si trovavano già in viaggio per la Mongolia sotto la guida di un Lama carovaniere, trasportando ai pozzi di Pong-kiong, di Udde e alla città di Urga la benzina e l'olio. Un primo deposito ci aspettava a Kalgan.

Di venticinque vetture iscrittesi per la corsa, soltanto cinque si presentavano alla prova. Esse erano un triciclo *Contal* da sei cavalli, due *De Dion-Bouton* da dieci cavalli, una *Spyker* da quindici cavalli, e la nostra *Itala* da quaranta cavalli. Le prime tre francesi, la quarta olandese. Un'automobile di grande potenza ma pesante, e quattro più deboli ma leggiere. L'*Itala* superava infatti di seicento chilogrammi la più greve delle macchine avversarie — la *Spyker* che in completo assetto da viaggio pesava 1400 chilogrammi.

In Francia, dal primo annunziarsi della gara, tutti i competenti si erano trovati d'accordo nel ritenere che un tipo di piccola automobile avrebbe avuto le maggiori probabilità di successo. Sulla buona strada la macchina leggiera avrebbe potuto sviluppare minore velocità d'una macchina potente e pesante, ma in compenso avrebbe potuto con ben maggiore facilità e rapidità trarsi d'impaccio nei passi difficili — e nel tragitto Pechino-Parigi i passi difficili si prevedevano, per dir così, ad ogni passo.

Il Principe Borghese aveva invece ritenuto, per la pratica di lunghi viaggi in automobile, che una vettura di gran forza avrebbe potuto sopportare meglio, in virtù della sua solidità, i disagi di una avventurosa traversata, e che la diminuzione della potenza non fosse compensata dalla diminuzione del peso. Dove una macchina di 1400 chilogrammi può trarsi d'imbarazzo, lo può anche una macchina di 2000 chilogrammi, e col vantaggio di avere dai 20 ai 30 cavalli di forza in più.

Questa gara di due tendenze, questa prova pratica di due teorie, formava una delle più importanti caretteristiche della corsa. E fin dal mese di Marzo, a proposito dell'adesione del Principe Borghese con una *Itala*, il *Matin* metteva in evidenza la curiosa lotta della vettura grande contro la piccola, " l'una capace di andar presto e l'altra di passare per tutto „.

La *Spyker*, le *De Dion-Bouton* e il *Contal* giunsero a Pechino per la via di Ta-ku. Il 4 Giugno i loro conduttori e il mio buon collega Du Taillis del *Matin*, andarono a riceverle alla

dogana di Tien-Tsin, le fecero caricare su due vagoni speciali, e le scortarono viaggiando sullo stesso treno, fino a Pechino. Qui li attendeva una sorpresa sgradevole. Durante il tragitto, uno dei due vagoni speciali era sparito. Chi non avrebbe intraveduto la mano misteriosa del Wai-wu-pu in questa scomparsa? Ma si scoprì subito, per l'onore del Wai-wu-pu, che la sua mano era innocente. Il vagone, distaccato dal convoglio ad una stazione intermedia, giaceva in un binario di scambio senza che nessuno potesse dirne

Attraversando un villaggio cinese.

la ragione, per uno di quei fenomeni ferroviari che si verificano di tanto in tanto sulle linee di tutti i paesi. Giunte a Pechino le automobili si vendicarono del ritardo percorrendo la città in lungo e in largo, in quel giorno e nei giorni successivi.

L'*Itala*, arrivata una settimana prima da Han-kow, manteneva un contegno più riservato. Aveva fatto qualche gita di prova fuori della porta Est, sulla strada del Palazzo d'Estate, poi, soddisfatta di sè stessa, si era ritirata nel cortile della Legazione Italiana abbandonandosi alle cure di Ettore, il suo meccanico. Egli lucidava, ungeva, verificava, le girava intorno osservandola da ogni

parte, come lo scultore gira intorno alla sua creazione. Ettore Guizzardi, il simpatico compagno di viaggio del principe Borghese e mio, non è uno *chauffeur* per professione è uno *chauffeur* per istinto. Egli è figlio di un meccanico ferroviario; ha dalla nascita intimità con le macchine; le comprende subito, di qualunque genere esse siano; le giudica ad un'occhiata, come l'allevatore giudica il cavallo.

La sua storia è singolare. Un giorno, dieci anni or sono,

Fra i sabbioni in vicinanza di Huai-lai.

vicino ad una villa del Principe Borghese, ad Albano, presso Roma, avvenne un disastro ferroviario. Una locomotiva deviò e si rovesciò sulla banchina capovolgendosi. Il Principe, che si trovava nella villa, accorse con i suoi servi. Trovarono il macchinista morto; il fuochista, un giovinetto di quindici anni, ferito al viso, venne raccolto svenuto, portato nella villa, curato. Il giovinetto era Ettore. Il morto, suo padre.

Quando il fanciullo fu guarito, il Principe gli offrì di rimanere nella casa che lo aveva accolto. E ne fece uno *chauffeur*. In quell'epoca Don Scipione possedeva una delle prime automobili a

benzina, da sei cavalli, una di quelle buffe vetture che non si vedono più, col motore dietro, e la trasmissione a cinghia che nelle salite aveva bisogno di essere impeciata per fare il suo dovere. Ettore si rese subito padrone di tutti i misteri di quella macchina, la costrinse a servire, e potè, sotto la direzione del Principe, farle fare un viaggio da Roma ad un castello dell'Ungheria meridionale dove vivono dei parenti della famiglia Borghese. Ettore, dopo questa prova, fu mandato a studiare meccanica; lavorò dapprima come semplice operaio negli stabilimenti della F. I. A. T. a Torino, poi a Genova nel cantiere Ansaldo, dove studiò meccanica navale, poi in altri opifici, si conquistò la patente di meccanico, e tornò alle automobili del Principe.

Da allora undici automobili hanno subìto la sua signoria. Ed è adesso al comando di tutte le macchine di casa Borghese; macchine d'illuminazione, caldaie di riscaldamento, motori per le lavanderie, pompe; e possiede un'officina dove lavora a riparare e a creare. A creare anche, perchè Ettore inventa, modifica, applica nuovi apparecchi alle automobili, e potrebbe dare degli eccellenti consigli alle case costruttrici. Egli è pieno di risorse, sa trovare un rimedio immediato ad ogni male delle sue macchine, sempre pronto, col martello e col cervello. Agisce in silenzio, rapido, con un fare militaresco. Quando sente chiamare il suo nome risponde: Comandi. — Ha un corpo e un viso da bersagliere.

La prima volta che lo vidi, era sdraiato sotto l'*Itala*, supino, immobile, con le braccia conserte. Al primo momento credetti che lavorasse. Invece si divertiva. Poi, in viaggio, mi sono accorto che quella è una delle sue posizioni favorite, un suo passatempo; quando non ha nulla da fare, si sdraia sotto l'automobile e la contempla, bollone per bollone, pezzo per pezzo, vite per vite. E s'intrattiene a lungo in quegli strani colloqui con la sua macchina.

CAPITOLO II.

LA PARTENZA

Il Principe Borghese — L' « Itala » — I preparativi — Vigilia d'armi — La partenza.

Il Principe Borghese aveva percorso in sei giorni cinquecento chilometri a cavallo, esplorando tutti i sentieri che conducono a Kalgan, e misurandone le incassature per mezzo di un bambù tagliato della larghezza dell'automobile. La Principessa Anna-Maria sua moglie, insieme ad una signorina amica, lo aveva accompagnato nell'aspra cavalcata, e le due signore, munite anch'esse dei loro bambù misuratori, avevano pure lavorato come semplici agrimensori alla verifica delle minime larghezze. In molti punti la strada si sdoppiava, si ramificava, ed era necessario conoscere tutti i passaggi per scegliere il migliore. Il Principe tornò a Pechino con tutto un piano topografico nella sua mente.

Egli ha una mente prodigiosa. Su di essa rimane come fotografato tutto ciò che gli occhi hanno visto. E tutto ciò che le orecchie hanno udito. Nomi, date, frasi di lingue orientali, le cose più difficili a rammentarsi, rimangono scolpite in quella memoria di ferro. Don Scipione non prende mai appunti; non ne ha bisogno. Il suo cervello trattiene e cataloga ogni cosa. Di una strada percorsa dieci anni prima egli può dirvi: Al tal chilometro v'è un albero così e così. Viaggiando in paesi nuovi, a cavallo o in auto-

mobile, egli consulta le carte alla mattina, prima di lasciare una tappa, e raramente ha poi bisogno di riguardarle; ricorda i bivii, le orientazioni, le distanze, i nomi dei paesi, e li indica ai compagni di viaggio come potrebbe farlo una guida.

Se a noi fosse possibile di ricordare tutte le cose che abbiamo veduto, udito, e letto nella vita, possederemmo la più vasta, varia e profonda cultura. Il Principe Borghese è infatti di una cultura rara; ed ha uno spirito sagace e freddo che a questa cultura ha messo un ordine. Nella sua mente presiede una calma che fa da bibliotecario. La calma, la riflessione, la logica, danno al suo pensiero una chiarezza matematica. Egli elimina tutti gli elementi emotivi che turbano la visione delle cose, che deformano il valore dei fatti. La sua potrebbe essere l'anima di un generale o d'un giudice. La simpatia per qualcuno è in lui un sentimento raro, ma la sostituisce con la stima, che forse vale di più perchè risponde a un merito. Ed egli sa conoscere i meriti; sa calcolare perfettamente la potenza d'un cervello o d'un braccio, la forza e la resistenza d'una macchina. La sua organizzazione della corsa Pechino-Parigi è tutta una dimostrazione di questa sua capacità di calcolo.

Al calcolo bisogna aggiungere la volontà. Una volontà che il Principe Borghese esercita su sè stesso prima che sugli altri. Quando a chi collabora con lui in qualche impresa domanda un sagrificio, egli è il primo a compierlo. Per raggiungere uno scopo sa imporsi la fame, la sete, la fatica, dicendo: Non ho fame, non ho sete, non sono stanco. La sofferenza sua, e la sofferenza dei compagni, non hanno per lui alcun valore di fronte al fatto che bisogna raggiungere la mèta. La sensibilità in certi casi non è che una dispersione d'energie. Egli attribuisce alla mèta una importanza suprema. È come se avesse assunto con sè stesso l'impegno assoluto di conseguirla, e non volesse mancarsi di parola a nessun costo. In ciò è il segreto di tutti i grandi successi. Dove vuole arrivare egli arriva, impegnandovi razionalmente ogni sua attività ed ogni mezzo del quale può disporre. Ne fa una questione di amor proprio, cioè di ambizione. E l'ambizione, se è un

difetto negli uomini deboli, è una virtù negli uomini di valore. È la forza motrice delle imprese più belle ed audaci.

Vidi per la prima volta il Principe Borghese il giorno dopo che era tornato da Kalgan. Vestiva ancora l'abito khaki da viaggio, l'abito che avrebbe indossato anche in automobile, e che gli dava nell'insieme un po' l'aria d'un ufficiale inglese. Il sole e il vento della montagna avevano già tinto il suo volto rasato, un volto asciutto e calmo da diplomatico di razza. Il Principe ha tren-

Sormontando un ripido declivio sabbioso.

tacinque anni. Il suo viso ne dimostra quaranta; il suo corpo, snello, vigoroso, elastico, ne dimostra venticinque. Questi sono gli svantaggi ed i vantaggi del gran sport della vita attiva all'aria aperta dove i muscoli si rassodano mà l'epidermide s' invecchia. Don Scipione s'è dedicato con passione alle più rudi forme dello sport. Alpinista ha vinto molte delle più aspre vette alpine, anche senza guida, anche in pieno inverno, per amore dell'ostacolo. Gli piacciono gli ostacoli, perchè gli piace di vincere. Egli non intende lo sport che come un esercizio delle facoltà combattive. Dominare una montagna, o un cavallo, o un'automobile, adde-

stra a dominare gli uomini. In queste lotte contro le difficoltà che la sua volontà si imponeva, ebbe le sue ferite. Una volta volle fermare un cavallo in fuga, fu travolto, e la vettura che il cavallo trascinava gli passò sulla testa; ne porta il segno. Un'altra volta, montando un cavallo indomito, cadde malamente di sella: fu raccolto svenuto, col naso quasi completamente distaccato, il volto imbrattato di sangue; un abile chirurgo rimise al posto il naso, lo ricucì alle gote. Ma un abile chirurgo non è sempre anche un abile scultore, ed ecco perchè il naso del Principe Borghese è rimasto un po' asimmetrico. Egli scherzosamente se ne lagna, sparla del suo naso, lo accusa di arrossire ai mutamenti di temperatura come un termometro chimico; ma questi suoi giudizi sono eccessivamente severi. La leggiera anomalia fisionomica non è troppo visibile.

Ci salutammo come se ci fossimo sempre conosciuti. Una stretta di mano, e cominciammo a parlare della corsa. Come mai gli era venuta l'idea di prendervi parte? Semplicissimo. Ogni tre o quattro anni egli compie qualche gran viaggio, e quest'anno aveva deciso di recarsi appunto a Pechino, che non aveva mai visitato, e dove suo fratello Don Livio reggeva la Legazione d'Italia come *Chargé d'Affaires*. Ed ecco che un mattino, a Roma, sfogliando i giornali all'ora del caffè, lesse sul *Matin* della strana sfida. Sembrava ideata apposta per lui. Immediatamente telegrafò alla fabbrica d'automobili " Itala „ chiedendo se era pronta a fornirgli una macchina per questa corsa, della quale egli si assumeva tutta l'organizzazione, l'esecuzione e le spese. La risposta fu, naturalmente, favorevole, e allora egli mandò al *Matin* la sua adesione. Intanto cominciava i preparativi.

Egli non partecipò alle adunanze degl'iscritti a Parigi; mandò soltanto un suo rappresentante (che fu Fournier, il vincitore della corsa automobilistica Parigi-Bordeaux) ad informarsi intorno alle pratiche necessarie per partecipare alla gara. Di pratiche non ve n'era che una: il versamento di 2000 franchi all'Automobile Club di Francia (Commissione dei concorsi). I 2000 franchi sarebbero

stati restituiti a Pechino ai soli partenti. Per il resto, il *Matin* aveva già fatto una comunicazione esplicita: " Non vi sono formalità alle quali assoggettarsi, nè regolamenti dei quali imbarazzarsi. Si tratta di partire da Pechino per Parigi in automobile, e d'arrivare ".

La macchina scelta dal principe fu una del comune tipo italiano 24-40 H P. Al motore e allo *chassis* non furono portate modificazioni. Soltanto gli angoli del telaio e le molle vennero rinforzati, e la macchina fu montata su ruote più alte e più forti delle ordinarie. Per offrire una maggiore resistenza agli affondamenti si munirono le ruote di pneumatici del massimo diametro, della fabbrica Pirelli di Milano. Il Principe teneva che tutto nella automobile fosse italiano. La carrozzeria consisteva in due sedili anteriori, per Borghese e il meccanico, e in un sedile posteriore per me. Ai lati del mio sedile erano assicurati, con cerchi di ferro, due lunghi serbatoi cilindrici per la benzina, capaci di 200 litri ognuno. Dietro al sedile, un cassone a credenza, come quelli dell'artiglieria, per gli attrezzi e i pezzi di ricambio. Sul cassone un alto serbatoio a cilindro destinato all'acqua. I bagagli dovevano essere assicurati con delle corde sopra al cassone e al serbatoio dell'acqua. La mancanza di spazio, e la necessità di non aggravare la parte posteriore dell'automobile già troppo pesante, ci costringeva a ridurre i bagagli al minimo necessario: circa 15 chilogrammi per persona. Un serbatoio per l'olio, capace di 100 litri, era allocato sotto al mio sedile, e comunicava coll'esterno per mezzo d'un tubo di scarico munito di rubinetto. Sotto ai sedili anteriori, un gran ripostiglio era destinato alle provviste da bocca, consistenti in gran parte in carne di Chicago. Una singolarità dell'automobile erano i parafanghi, formati da quattro lunghe e solide tavole ferrate, tenute ai montatoi da una giuntura a cerniera, facili a smontarsi, e destinate a servire da passerella sui fossetti e sopra ai terreni paludosi e le sabbie. Nell'insieme la nostra macchina, così dissimile da tutte le automobili che si vedono per il mondo, aveva un'apparenza singolare e formidabile. Pareva una macchina

corazzata, un apparecchio da guerra. È vero che, per i grandi serbatoi di benzina, poteva anche sembrare un meno terribile attrezzo somigliante in modo vago ad un qualche complicato carro da inaffiamento....

Per i rifornimenti lungo il tragitto, il Principe aveva affidato l'incarico alla ditta russa Nobel di stabilire depositi da Kiakhta a Mosca, distanti in media 250 chilometri l'uno dall'altro. La benzina e l'olio che noi potevamo portare sarebbero stati sufficienti per mille chilometri, e questo bastava a concederci una certa libertà d'itinerario. La famiglia Nobel è proprietaria di quasi tutte le miniere di petrolio siberiane, possiede in ogni città della Siberia grandi depositi e stabilimenti di raffineria, ha sempre vagoni suoi speciali in moto su tutte le linee ferroviarie, e carovane di carri in moto su tutte le strade. Essa s'interessava molto all'esperienza d'una traversata automobilistica della Siberia, dalla quale poteva derivare un futuro sviluppo dell'automobilismo in quelle regioni, e un futuro bisogno della sua benzina. Nessuno avrebbe dunque potuto meglio della casa Nobel organizzare il nostro servizio di rifornimento, per il quale il lavoro cominciò fin dal mese di marzo.

La Banca Russo-Cinese, che ha pure un interesse diretto ad ogni miglioramento delle comunicazioni e degli scambi nell'Estremo Oriente, si rese molto utile al Borghese fornendogli preziose informazioni sulle strade, sugli abitanti, sul costo delle cose necessarie. Fece di più; si assunse l'incarico del trasporto della benzina e dell'olio attraverso la Mongolia, e incaricò le sue sedi di Kalgan, Urga, Kiakhta, Verkhne-Udinsk, Irkutsk, di aiutarci in ogni modo che fosse stato loro possibile. La Banca Russo-Cinese, ci preparò veramente, lungo il principio della nostra strada, il conforto della più cordiale ospitalità.

I preparativi erano completati dall'acquisto delle migliori carte delle regioni da attraversarsi: carte tedesche dell' " Ost-China „; carte dello Stato-maggiore russo, all'1 per 250 000 edite dall'Istituto cartografico di Pietroburgo; carta delle " Comunicazioni dell'Impero Russo „ pubblicata dal Ministero delle Comunicazioni.

Ai primi giorni di Aprile il Principe, Ettore e l'*Itala* erano pronti a lasciare l'Italia. Dovevano imbarcarsi a Napoli sopra uno dei vapori del *Norddeutscher Lloyd* che fanno un servizio quindicinale per l'Estremo Oriente. Alla vigilia della partenza l'automobile e il meccanico erano già a Napoli, e il Principe si tratteneva ancora a Roma per gli ultimi addii e gli ultimi affari, quando gli giunse un telegramma da Parigi la cui lettura gli fece dare un balzo di sorpresa.

Avvicinandosi a Hsing-wa-fu. — La strada migliora.

A Parigi l'obbligo di versare i 2000 franchi, aveva ridotto assai la schiera degli aderenti alla prova. Varie iscrizioni erano dovute solo al legittimo desiderio di vedersi nominati dai giornali. Chiamarsi e lasciarsi chiamare concorrente ad una corsa Pechino-Parigi era sufficiente per una ragionevole *réclame;* fare di più sarebbe sembrato eccessivo. I rimanenti, i fedeli, si sentirono scoraggiati. Nelle lunghe discussioni si affacciavano nuove difficoltà, nuovi problemi. Non v'è che discutere un progetto per finire col trovarlo assurdo; la forza delle discussioni è l'obbiezione. L'entusiasmo si rinvigorisce con l'azione, ma si perde parlando. La

parola è troppo ragionevole, prevede tutte le contrarietà e gli ostacoli, è pessimista. Se si costringesse ogni eroe a discutere per un minuto l'atto valoroso che si accinge a compiere, non esisterebbe più l'eroismo. Nelle imprese straordinarie bisogna lasciare al caso la soluzione di molte incognite; vi è sempre una parte d'ignoto che bisogna affrontare; occorre gettarsi nell'avventura con una certa dose di irragionevolezza. Questa irragionevolezza si chiama audacia. L'audacia è troppo contraria al buon senso, alla logica, per sopravvivere ad un prolungato esame critico. Ed ecco forse perchè a Parigi gli aderenti alla corsa finirono per decidere di non farne più niente, di lasciare il progetto allo stato di progetto rinunciando alla sua esecuzione. Il telegramma ricevuto dal Principe Borghese lo avvertiva della risoluzione presa. La Pechino-Parigi era morta.

Egli rispose: " M'imbarco domani a Napoli.... „. La sua decisione fece ritornare gli altri sulla loro. Un giustificato amor proprio li indusse a non lasciare il principe italiano a tentare da solo un'impresa ideata e proposta dalla genialità francese. E così il 14 Aprile, a Marsiglia, gli altri concorrenti salivano a bordo d'un vapore delle *Messageries Maritimes* diretto a Shang-hai.

Erano uomini di valore, abili nella loro professione di *chauffeur*, scelti dalle ditte concorrenti fra centinaia di meccanici e *chauffeurs* che chiedevano di prender parte alla corsa. Cormier, uno dei conducenti delle De Dion-Bouton, aveva viaggiato con macchine di poca forza la Spagna e l' Ungheria, ed era un convinto della superiorità delle automobili piccole nel gran tourismo. " Otto cavalli — aveva dichiarato — otto soli cavalli di forza mi saranno sufficienti... „, e ne ebbe dieci. Colignon, il secondo conducente delle De Dion-Bouton, era anch'esso provato in difficili corse di resistenza. Un interessante tipo d'ardimentoso era Pons, il conducente del triciclo Contal, che si disponeva con tutto l' impegno al suo difficile compito. Egli non avrebbe indietreggiato che di fronte all'impossibile. Era un uomo risoluto e buono, coscienzioso, pronto al sagrificio. A vederlo, a conoscerlo, si comprendeva che se per superare una difficoltà fosse occorso del sangue invece che della

benzina, egli avrebbe dato il suo sangue. Il piccolo gruppo francese era rallegrato dall'inalterabile e ingenua bonarietà di Bizac, il meccanico delle De Dion-Bouton, ex-meccanico della marina da guerra, al quale della vita di bordo fra i motori giganti era rimasto un istinto della disciplina e della regolarità, un' indifferenza alla fatica e alla diversità dei climi. Era l'orologio vivente dei compagni, per i quali all'alba cominciava a funzionare da sveglia, inesorabile come il tempo, insensibile alle ingiurie che sfuggono inevitabilmente a chi è sottratto a viva forza alle dolcezze del sonno. Con la spedizione, due giornalisti: Du Taillis, francese, e Longoni, italiano.

Avevo conosciuto Du Taillis, alla Conferenza di Algesiras dove rappresentava il *Figaro*. Tante volte nella noia di quell' interminabile e inutile convegno diplomatico, l'incontro di Du Taillis rappresentava per me un quarto d'ora di gaiezza. Aveva degli aneddoti pronti su tutti e su tutto, e li sciorinava con uno spirito irresistibile. Era una sorgente di piccole notizie, di *potins* politici, di episodi diplomatici, che raccontava con un amabile scetticismo. Attraverso la sua parola e la sua penna divenivano interessanti persino le sedute nella famosa " Sala rossa ", e prendeva risalto tutto quello che v'è di ameno, di buffo, di risibile intorno a certi grandi e vuoti congressi internazionali. Ad un certo punto io lasciai la Conferenza per andare a Fez, e con la Conferenza Du Taillis. Ed ecco che un bel mattino ci riconoscemmo in Cina.

Da dietro gli occhiali d'oro la sua faccia sorridente, allargata da una rigogliosa barbetta bionda, mi osservava attentamente. Eravamo nell'atrio d'un albergo fra il va e vieni dei boys cinesi, dei mercanti di curiosità, degli stranieri attirati dalla colazione. Il mio collega era un po' trasformato in alto dalla presenza di un enorme cappello tropicale, e in basso da quella di due superbi gambali di cuoio. Ma il resto era normale, e non mi lasciò alcun dubbio sulla sua identità. Ci slanciammo a salutarci cordialmente. Ci spiegammo reciprocamente le ragioni della nostra presenza sulla sacra terra dell' Impero Celeste, e sparlammo piacevolmente del Wai-wu-pu.

Longoni, un simpatico giovane, si trovava aggregato alla spedizione, credo, più per amore dello sport che per dovere giornalistico. Egli doveva intraprendere il viaggio sopra una delle De Dion-Bouton.

Intanto si avvicinava la data della partenza.

Gli europei di Tien-tsin e di Pechino non parlavano d'altro ormai. Bisogna convenire che rimanevano ancora molti increduli nel pubblico. Due categorie d'increduli: gli assoluti che non credevano neppure alla partenza, e i relativi che credevano ad un immediato ritorno a Pechino dopo un vano tentativo di salire le montagne di Nan-kow. Certo, l'ascensione delle montagne presentava tali difficoltà che il Principe Borghese stesso non si diceva sicuro di superarle.

Bisognava escludere la possibilità di percorrere l'intera strada di Kalgan usando del motore. E prima di tutto perchè non esiste strada. Da migliaia d'anni le carovane di cammelli, di muli, i carri, i palanchini, recandosi da Pechino a Kalgan e da Kalgan a Pechino, hanno finito per tracciare dei sentieri, per ritrovare i passi meno difficili, modificando di tanto in tanto i loro itinerari a seconda che una frana chiudeva sul monte un vecchio sbocco o che una inondazione allagava in basso i viottoli della pianura. Era necessario trainare le automobili con muli e uomini. Usare della sola trazione animale sarebbe stato pericoloso perchè troppo violenta; non si può pretendere dal mulo uno sforzo intelligente, ora cauto, ora impetuoso. Gli uomini avrebbero fatto da regolatore. Ma anche trascinate, le automobili sarebbero potute passare per tutto? In molti punti il bambù del Principe aveva trovato appena lo spazio sufficiente, e in quei punti sarebbe bastato un piccolo errore di direzione per spezzare una ruota o rompere un'asse.

Vi è a Pechino un'antica impresa di trasporti, una specie di posta privata, alla quale si ricorre per spedire degli oggetti in qualunque parte dell'Impero. Essa gode di privilegi imperiali, possiede carri, cavalli, ha al suo soldo carrettieri e carovanieri. Il Prin-

cipe Borghese le propose di assumersi l'incarico di portare l'automobile a Kalgan. E il direttore della impresa, un lungo cinese magro come un palo, si presentò alla Legazione Italiana per vedere il *chi-cho*. Lo seguiva uno stuolo di *coolies* armati di assi, di stanghe, di tutto quel colossale apparecchio che i cinesi adoperano per trasportare i loro pesanti sarcofaghi. Ad un cenno del lungo cinese tutti quegli uomini si precipitarono sull'automobile, con grande preoccupazione di Ettore, le applicarono l'apparecchio

Fra le montagne cinesi.

funerario, e la sollevarono per saggiarne il peso. Ma non poterono fare due passi, barcollando, che la macchina volle riprender terra facendo cadere qualcuno degli assalitori. L'uomo magro sentenziò: il *chi-cho* era più pesante d'una montagna; sollevarlo sarebbe stato impossibile; ma se il nobile e venerabile signore Po (Borghese) riusciva a renderlo più leggero di qualche migliaio di libbre, si sarebbe potuto trascinarlo impiegandovi 35 uomini e 4 muli.

Il nobile e venerabile signor Po lo contentò. L'automobile fu resa giù leggera di 500 chiogrammi, togliendole la carrozzeria, e sostituendola con un modesto sedile formato dall'ingegnoso adat-

tamento d'una cassetta da imballaggio. Sui montatoi vennero fissate delle scatole con gli attrezzi. Ai parafanghi furono assicurati i picconi e le pale. Solide funi, grosse e sottili, trovarono un adatto collocamento nella cassetta-sedile, sulla quale venne disteso e legato un materasso da marinaio per renderla più adatta al suo nuovo ufficio. E l'automobile apparve trasformata. Strana, semplice, snella, dava veramente l'idea dell'impeto e della risoluzione. Era scomparsa in essa ogni traccia di lusso, di comodità, aveva perduto l'ultima apparenza d'una cosa creata per divertire; sembrava nata per offendere; ideata per essere lanciata contro qualche nemico con tutto l'impeto della sua cieca potenza. Così spogliata del superfluo, aveva una nuova bellezza: la bellezza della nudità. Anche quei picconi, quelle pale, quelle corde, le conferivano un non so che di audace. Era veramente una macchina pioniera. Si comprendeva che essa stava per andare dove nessun'altra era mai andata. Noi l'ammiravamo di più, senza saperne bene il perchè, e ci ripetevamo: Com'è bella!

Fu deciso che i *coolies* e i muli ci avrebbero aspettato nelle vicinanze di Nan-kow. Per le automobili francesi e per la *Spyker* si era organizzato un eguale trasporto. A sorvegliare il lavoro dei cinesi la Legazione di Francia mandava un drappello di soldati pratici del paese. La nostra Legazione mandava cinque marinai. Il comandante la guarnigione italiana di Pechino donò all'*Itala* la bandiera, una piccola bandiera di lana da pavese che venne subito innastata sull'automobile. E fu la nostra bandiera di combattimento.

Se in Cina v'erano ancora degl'increduli, più ancora ve ne dovevano essere in Europa. Ne avevo un indizio dai telegrammi che ricevevo, i quali mi parlavano del " caso probabile che la corsa non avesse più luogo „. Rispondevo descrivendo brevemente i preparativi, e il telegrafo mi riportava fedelmente l'eco d'uno scetticismo inalterato. Io ne ero preoccupato; temevo veramente che in Europa ne sapessero più di me. Correvo dal Principe.

— Che c'è di nuovo? — gli chiedevo.

— Niente.

— Nessun ritardo?

— Nessuno.

— Si parte il dieci?

— Alle otto del mattino.

Finalmente cessammo dal dire " il dieci „ per dire " domani „. Fu vigilia di battaglia. I treni di Tien-tsin portavano ufficiali, residenti europei, signore, touristes. E portarono anche la banda musicale della guarnigione francese, che cominciò subito ad inondare di armonie il quartiere delle Legazioni. Molte ore furono da me consumate nella difficile formazione d'un bagaglio che pesasse 15 chilogrammi e contenesse di tutto; mi aiutavano i boys dell'albergo in questo lavoro gigantesco. Intanto si diramavano per legazioni e alberghi gli ultimi ordini: " Adunata alle ore 7.30 a. m. nel cortile della caserma francese Voyron — Partenza alle ore 8 — Uscita da Pechino per la Dosh-man (una delle porte al nord della città) „. Io correvo a dei conciliaboli importantissimi con gli alti funzionari della amministrazione dei Telegrafi Imperiali per organizzare il servizio telegrafico; e trovavo dei bravi giovani cinesi, pieni d'una calma volontà di fare, con i quali, fra una coppa di thè e l'altra, mi trovai presto d'accordo. Gli uffici telegrafici della Mongolia sarebbero stati pronti a trasmettere le mie missive. Alla sera pranzi e brindisi d'addio. Il capo della polizia pechinese, un grave mandarino, per ordine della Corte si presentò al Principe Borghese a chiedergli quale era il nostro itinerario nell'interno della città, al fine di predisporre un servizio d'ordine e fare annaffiare le strade. E fu poco dopo il suo arrivo che il Wai-wu-pu ci fece pervenire i passaporti. Quale miracolo si era compiuto nelle menti di quell'eccelso consesso?

Nel silenzio solenne della notte di Pechino, interrotto appena da un battere di tam-tam che s'avvicina e s'allontana ogni ora segnalando il passaggio d'una ronda dalla polizia, in quel grave silenzio che lascia giungere di tanto in tanto un misterioso distante suono di gong, io, agitato ed insonne, ebbi veramente un senso

di dubbio. Sentivo l'atmosfera di Pechino; e la corsa mi pareva un sogno. Tutto quanto accadeva acquistava ad un tratto al mio pensiero le proporzioni dell'inverosimile. L'esistenza di un'automobile a Pechino mi appariva più assurda di quella d'un palanchino sul ponte di Londra. *Sentirsi* a Pechino è come sentirsi lanciato indietro nei secoli, in una vita remota, immutabile. Quella civiltà millenaria ha raggiunto una perfezione, ed ha voluto mantenerla arrestandosi. Una sola cosa cammina ancora: il tempo. È nell'aria una specie di torpore che ad un certo punto vi af-

In vicinanza dell'Hun-ho. — L'automobile sorpassata dal palanchino.

ferra e vince. Non c'è europeo che vivendo a lungo laggiù non diventi un po' cinese nell'anima. Si respira forse con la polvere sottile che cade da tante vecchie cose, quella dimenticanza del presente. Non riuscivo a pensare alla nostra *Itala* in corsa per le vie di Pechino e della Cina. " Alle ore otto partenza! „, parole vane. Alle ore otto l'automobile sarebbe rimasta ferma, e i secoli futuri l'avrebbero trovata ferma allo stesso posto, trasformata in un monumento cinese come quelle enormi tartarughe di pietra che si vedono nelle corti dei templi, ornamento e simbolo.

Il giorno sorse grigio, nuvoloso. Un giorno di cattivo umore

sera precedente il tempo s'era mantenuto splendido, ma e pareva che le divinità cinesi avessero deciso l'immeugurazione della temuta stagione delle pioggie.

Pioverà? — chiesi al boy che era venuto a svegliarmi.

Superando gli scoscesi pendii sabbiosi di Ta-tu-mu.

i guardò le nuvole:

Sì, signore — rispose senza esitazione — pioverà prima ogiorno.

E dopo?

Anche dopo.

Portai la previsione al Principe Borghese. L'*Itala* era già pronta avanti alla villetta del Ministro. Ettore aveva ancora qualche nodo da stringere, qualche legatura da rifare, e girava intorno alla macchina a gran passi, calzato d'un fiammante paio di stivaloni di cacciatore d' anitre. Alle sette i marinai di scorta erano partiti in ferrovia per Nan-kow; e alla sera precedente due carri, con i nostri bagagli e la carrozzeria smontata, avevano lasciato Pechino sotto la vigilanza di Pietro, il Ma-fu della Legazione. Non ci rimaneva altro da fare che aspettare l'ora di mettersi in cammino. Occupazione accasciante. Pareva che le sfere dell' orologio impiegassero delle ore a percorrere cinque minuti. Intanto scambiavamo parole di saluto e strette di mano. I nostri bravi e simpatici ufficiali erano intorno a noi esprimendo voti e auguri, e toccavano la macchina con gesti d' incoraggiamento come si fa ad un cavallo. Un frate cappuccino dalla aperta e onesta faccia da soldato, arriva in fretta, tutto ardente d' entusiasmo, e ci dice parole di benedizione. È il cappellano della guarnigione italiana e della Legazione.

Le sette e mezza! Un carabiniere giunge correndo dalla strada, e annunzia: I Francesi sono già alla caserma!

— In macchina! — esclama il Principe, che con quest' ordine assume il comando della piccola spedizione.

Sull'automobile ci arrampichiamo in cinque. La principessa Anna-Maria (intrepida e appassionata viaggiatrice anche lei, che accompagnò lo sposo in Persia, e della quale Don Scipione dice che " ama talmente i viaggi, che pur di viaggiare andrebbe persino in ferrovia "), Don Livio Borghese, *Chargé d'Affaires* d' Italia, un così simpatico e caro gentiluomo quanto colto ed abile diplomatico, il Principe Scipione, io, ed Ettore. Don Livio e la Principessa ci lasceranno alla prima tappa, a Nan-kow.

Non so per quale prodigio di volontà e di equilibrio possiamo tenerci in quattro sulla cassetta da imballaggio promossa alla dignità di sedile. Ci afferriamo a delle corde, ai parafanghi, e come dei cavallerizzi mal sicuri prendiamo con gli occhi le misure

per un eventuale piede a terra. Ettore, girata la manovella del motore, s'è rannicchiato sul cassone della benzina, dentro una gomma di ricambio, e sembra un naufrago aggrappato al salvagente. La macchina romba. Il Principe, che tiene il volante, grida:

— Pronti?

Sì, pronti. L'automobile corre silenziosa sulla sabbia del viale.

— Buona fortuna! — ci gridano.

— Addio!

Al cancello della Legazione tutto il corpo di guardia è fuori, e saluta. La sentinella presenta le armi. Siamo sulla strada. Quale insolita animazione nel quartiere diplomatico, che dorme abitualmente fino alle dieci! Tutti i *rickshas* di Pechino sono in servizio, e arrivano correndo da ogni parte conducendo una preziosa clientela di dame e gentiluomini. Avanti alla caserma Voyron s'affolla una moltitudine di cinesi frammista a soldati d'ogni nazionalità. Trofei di bandiere ornano i muri, e festoni di verdura circondano i trofei. Un velario attraversa la strada; su di esso è scritto: *Bon voyage!* — " Bon voyage! „ è la frase che si ripete da ogni bocca. Un malaccorto grida — *Au revoir!* — la gente ride.

La corte della caserma era gremita. Si sarebbe detto un *pesage* in un giorno di *grand prix*. Tutti gli stranieri vi si erano dati convegno. Il poco d'Europa e d'America che vive disperso nell'estremo Chi-li, si trovava riunito in quel punto. Era l'anima delle nostre razze che vibrava fra quelle mura. Qualunque fosse la sua nazionalità, ognuno sentiva un po' d'orgoglio per l'avvenimento che lo aveva chiamato. Vi era come una solidarietà di cultura, d'educazione, d'istinto. Bisogna trovarsi lontano, isolati in mezzo ad altre civiltà, per provare l'affrattellamento della civiltà propria. Si celebrava una festa dell'Occidente nel cuore di Pechino.

Al personale delle banche, delle case commerciali, agli agenti dei sindacati, si frammischiavano con promiscuità cordiale addetti

alle Legazioni, signore, ufficiali, ministri. Il ministro di Francia, il ministro di Olanda, quello d'Austria, quello di Russia.... S'incrociavano saluti in tutte le lingue.

Un vecchio dignitoso, piccolo, dalla caratteristica barbetta bianca, che gli dava qualche cosa di cinese, dallo sguardo vivo, energico, profondo, passava riverito fra la gente che diceva sottovoce: Anche Sir Robert è qui? — Era Sir Robert Hart, il grande economista. Ad un certo punto un palanchino si è fermato alla

Durante un alt in un villaggio cinese. — La folla studia il mistero a ruote.

porta della caserma e ne è sceso un giovane dignitario, il mandarino Kwo, uno dei segretari del Wai-wu-pu, che si era ricordato finalmente di essere stato nominato, da Parigi, membro d'un ipotetico comitato cinese della Pechino-Parigi. Egli rappresentava alla cerimonia il Governo Imperiale, e lo rappresentava sventagliandosi attivamente e ripetendo: *Good bye, good bye!* ai partenti, ed anche agli altri.

L'*Itala* era rimasta ad aspettare sulla strada. Nel cortile, strette da un assedio di curiosità, stavano le due *De Dion-Bouton*,

il *Contal,* la *Spyker*, in completo assetto da viaggio; le macchine francesi dipinte in grigio, l'olandese screziata di bianco, di rosso, di nero, coperta da grandi iscrizioni che dicevano l'itinerario futuro, le distanze, ed altre cose ancora. Un grande e antico cannone cinese, preso dai francesi all'epoca dell'assedio delle Legazioni è costretto a servire da ornamento al cortile della caserma nemica, vicino alle automobili offriva un curioso contrasto. Ma per l'occasione il vecchio cannone s'era ornato di bandiere e di verdura, e pareva far festa. S'era riconciliato anche lui, come il Wai-wu-pu. La banda suonava delle marcie militari, mentre i partecipanti alla corsa compivano la gradevole formalità di ritirare, dalle mani di un rappresentante della Banca Russo-Cinese, il deposito dei 2000 franchi versato a Parigi per l'iscrizione. Du Taillis si aggirava solo nella folla, e la sua faccia espressiva mostrava i segni d'una vaga emozione.

È l'ora.

I conducenti e i meccanici raggiungono le loro vetture. I motori rombano, e dai tubi di scarico si spandono dense nubi di fumo. La voce della folla si leva. Molti ufficiali che son venuti a cavallo, saltano in sella. Cento macchine fotografiche oscillano sulle teste in cerca della mira. Noi italiani corriamo a issarci di nuovo sull'*Itala*, che palpita e sussulta quasi impaziente di prendere la fuga. Le altre automobili escono dalla caserma.

Non v'è disposizione di partenza; il caso ci fa ritrovare sulla strada in questo ordine: *De Dion-Bouton* guidata da Cormier, *Spyker* guidata da Godard, *Itala*, *De Dion-Bouton* guidata da Colignon, *Contal* guidato da Pons. Le automobili sono ferme. Si aspetta il segnale. Il concerto esce dalla caserma e si mette in testa al corteggio. La folla ci circonda e erompe in grida di entusiasmo. Una elegante signora, Mme Boissonnas, moglie del primo segretario della Legazione francese, assume con grazia l'incarico di *starter*.

Essa solleva la bandiera.

Segue un istante di silenzio nella moltitudine, durante il quale

non si ode che la voce dei motori. Il fumo a tratti ci circonda e ci isola.

La bandiera si abbassa.

Scoppia un fragore di petardi e di mortari. Ci moviamo in mezzo a questo rumore di battaglia. Partiamo. Siamo partiti.

La musica, marciando avanti a noi fa echeggiare i caldi accenti d'un canto marziale. Procediamo a passo d'uomo. Gli ufficiali a cavallo ci fiancheggiano. La folla ci segue urlando, sventolando fazzoletti e cappelli. Udiamo i nostri nomi ripetuti da voci amiche.

Una via di Shim-pao-wan.

Percorriamo la strada che fronteggia la Legazione austriaca, fiancheggiata da alti muri dall'aria claustrale, stretta come un sentiero di ronda. Saluti isolati ci giungono dai corpi di guardia, e le sentinelle, non potendo salutarci, ci sorridono. Giriamo l'angolo della Legazione italiana, e sbocchiamo fuori del quartiere diplomatico, sull'ampio viale che lo divide dalla città nativa.

Quando la nostra automobile appare sul viale, scoppia un urlo formidabile. Il muro esterno della Legazione d'Italia è gre-

mito di marinai nostri, che in piedi, come fossero sui pennoni delle loro navi, ci mandano il triplice saluto alla voce: Hurrah! Hurrah! Hurrah!

Sentiamo in noi un impeto strano, la sensazione di poter rispondere con un grido più potente del loro, di poter spandere su tutta l'immensa città l'ampia voce della nostra emozione: ma non sappiamo fare altro che scoprirci silenziosamente. E lo sguardo nostro corre con raccoglimento affettuoso lungo quella generosa e vigorosa schiera, che ci acclama dall'alto di spalti fortificati sui quali dovrà forse un giorno salire per combattere.

Il concerto cessa di suonare e si tira in disparte. Il tumulto dei saluti si allontana. Nulla più ci trattiene. " Avanti? — Avanti! „ si gridano i guidatori, e le automobili aumentano gradatamente di velocità. I motori cantano in un tono più alto. Dietro a noi gli ufficiali a cavallo si spingono al galoppo, ma la distanza si allunga e li perdiamo di vista.

E sulla strada, mantenuta sgombra da soldati cinesi, fra due ali di popolo muto, non rimangono che le cinque automobili, inseguentisi attraverso la Capitale dell'Impero Celeste ad una velocità che non vi fu mai vista, e che forse non vi si vedrà mai più.

CAPITOLO III.

VERSO LA GRANDE MURAGLIA

La saggezza dell' ignoranza — Sui ponti di Cambaluc — I nostri coolies — A Nan-kow — La valle sacra — La Grande Muraglia si mostra.

Un ordine della polizia era bastato a sospendere l'imponente e multiforme traffico di Pechino su tutto il nostro percorso — sopra quasi otto chilometri di strade. Le rudi carrette a due ruote, che sono le vetture pubbliche della città, aspettavano in disparte, ammassate ai crocicchi ed agli sbocchi delle grandi vie laterali. La folla, disciplinata e ubbidiente, si teneva in rango, vicino alle basse e interminabili file di edifizi e di baracche che fiancheggiano le maggiori arterie pechinesi, addossata alle nere taverne fumose che alitano sui passanti un caldo odore di cucina all'aglio, schierata sulle soglie delle botteghe dalle facciate di legno scolpito, colorato, dorato, facciate che sporgono sulla via insegne originali, draghi, frangie di seta rossa, tabelle laccate piene di caratteri d'oro, tutta quella caratteristica confusione di colori e di forme che orna i negozi cinesi come per una festa quotidiana, e che si muove, oscilla, vibra, e pare si agiti al rumore.

Era per le vie la solita popolazione dei mercati, trasandata e pittoresca, quella di tutti i giorni, e non già una folla adunatasi apposta per vederci. Lo spettacolo d'una corsa d' automobili lasciava i buoni pechinesi assolutamente indifferenti. Eravamo guar-

dati senza curiosità e senza ostilità. Molti ci degnavano appena d'un'occhiata. Pareva che non avessero visto altro in vita loro. Ne eravamo quasi umiliati. Ci aspettavamo di scorgere nella gente i segni della più intensa meraviglia, e invece non scorgevamo che quelli d'una sublime noncuranza. I miracoli della nostra civiltà non hanno neppure l'onore di sollevare l'attenzione d'un ragazzo cinese. Non c'è più nulla di europeo che possa sorprendere un figlio del cielo. È ammesso laggiù che noi possediamo virtù magiche, proprietà misteriose per le quali animiamo organismi di acciaio capaci di ogni lavoro; la cosa è naturale e non v'è più da stupirsene.

Vi sono due categorie di persone al mondo che niente meraviglia: il grande scienziato, che conosce tutto, e il grande ignorante, per il quale tutto è un mistero. L'ignorante assoluto ha l'abitudine all'inesplicabile; ogni cosa sorpassa il limite delle sue nozioni; e niente lo sorprende poichè tutto dovrebbe sorprenderlo. Il cinese è così. Egli ha la tranquilla filosofia dell'inconsapevole, possiede la serena pace dell'ignaro, ed ha trovato in ciò il vero segreto della felicità.

Siamo passati velocemente al nord del recinto imperiale, per un dedalo di viuzze. Delle guardie cinesi, dalla casacca piena di iscrizioni bianche, e il cappello di paglia elegantemente posato sul codino raccolto a *chignon,* ci mostravano la buona via con la punta del loro lungo bastone. Da sopra il muro giallo della città imperiale ci apparvero un istante, lontano, le graziose pagode della Mei-shan, la " Montagna di Carbone „, montagna eretta dal capriccio d'un imperatore nel suo giardino a dominare l'intera città. Ed eccoci poco dopo sotto alle imponenti muraglie esterne, fra i bastioni della Dosh-man, giganteschi e severi, sormontati da uno di quegli alti castelli che difendono le porte di Pechino. Questa costruzione, un po' fortezza e un po' tempio, apre verso la campagna la triplice fila delle sue cannoniere a sportelli che la fanno somigliare al fianco d'un'antica fregata. Sotta la porta dobbiamo rallentare per l'acciottolato irregolare, rovinato dagli anni, solcato

profondamente dalle ruote dei carri, un acciottolato che ricorda quello di Pompei. Tumultua intorno a noi la vita dei sobborghi, miserabile, gaia, spensierata.

Comincia la strada campestre, fra orti rigogliosi dai quali sporgono gli alberi quasi per offrire ai passanti ombra e frutta. Le automobili che ci precedono, una *De Dion-Bouton* e la *Spyker*, si sono fermate. Ci fermiamo anche noi. Il Principe Borghese è invitato a proseguire per il primo.

Attraversando un piccolo antico ponte cinese alle falde della Lian-ya-miao.

L'*Itala* si rimette in moto, e presto Pechino sparisce ai nostri sguardi dietro alle irregolarità del terreno e al folto degli alberi.

Allora soltanto ci viene in mente di guardare l'orologio. Siamo partiti in ritardo: sono le 9.25.

Il sentiero serpeggiava verso il nord, sabbioso, irregolare, traversato di quando in quando da ruscelli, a volte ampio come il letto d'un fiume, a volte invaso dal verde dei campi, nascosto da folti boschetti, i cui alberi annosi proteggevano tombe e iscrizioni sacre incise su grandi lapidi dritte fra l'erba alta. Non andavamo velocemente. L'automobile sobbalzava, oscillava, doveva

scendere, salire, camminare inclinata, a seconda delle lievi asperità e delle ondulazioni del terreno; solcava la sabbia con molleggiamenti felini. " Mi piacciono — esclamava Don Livio — questi moti da belva! „. Ma la belva, a tratti, pareva volesse scuoterci di dosso, e dovevamo abbrancarci con tutte le forze. Vedevamo fra i nostri piedi girare turbinosamente l' asse del cardano non nascosto da nulla; ci trovavamo a contatto diretto con la macchina; e sotto a noi fuggiva la strada confusamente, simile ad uno scorrere vertiginoso di nastri. Il volano, con quel suo girare così rapido che produce un suono musicale, rasando il suolo ne soffiava via la polvere che saliva a nembi fra gli assi, fra le trasmissioni, e c'investiva dal basso, ci avvolgeva.

Non si poteva correre molto, e il motore si riscaldava. L'automobile è come quei cavalli vigorosi e vivaci che trattenuti dal morso sudano, sbuffano, soffrono, e che lasciati galoppare sembra si riposino. Anche le resistenze della sabbia affaticavano il motore. Simile ad un alito, sfuggiva il vapore soffiando dalla chiusura del radiatore. Dovevamo fermarci a immettervi acqua fresca. Ne domandavamo ai contadini, ed essi l' attingevano per noi ai pozzi numerosi, vicino alle loro casupole di fango — a quelle abitazioni povere della campagna cinese che si rannicchiano all'ombra di grandi alberi come in cerca di pace, e che, circondate dal lavoro e dalla prosperità dei campi, hanno una così invidiabile aria di soddisfazione e di riposo. Con i secchi portati a bilancia sulle spalle, i contadini arrivavano, senza fare più attenzione all'automobile che se si fosse trattato d'un mulo.

Attraversavamo villaggi, sporchi e rumorosi, brulicanti di gente seminuda: il costume estivo del cinese povero consiste spesso unicamente in un paio di brache e in un ventaglio. Domandavamo passando il nome del paese, per essere sicuri di non battere falsa strada:

— Questo è Örr-li-tien?

La gente s'inchinava in segno d'assenso, ed approvava con ingenua contentezza la perspicacia delle nostre parole battendo il

ventaglio chiuso sul palmo della mano. Più oltre chiedevamo:

— Quanto è lontano Tsing-ho-pu?

Questa non è una domanda che in Cina possa avere una risposta unica.

— Cinque *li!* — ci gridava un vecchio mostrandoci le cinque dita della mano aperta.

Ma un suo vicino, con la stessa mimica, levava tre dita sole. E un altro esclamava convinto:

— Otto *li!*

— Tre, cinque, o otto? — domandavamo con una certa impazienza fermando l'automobile.

I nostri informatori arretravano d'un passo per misura di prudenza, e con un sorriso cerimonioso ci auguravano un felice viaggio.

Al fiume Tsing-ho, ci troviamo di fronte alla prima difficoltà. L'antico ponte che lo attraversa è quasi inaccessibile all'automobile. Cerchiamo un guado, percorriamo la riva per tutti i versi sperando di trovarvi i segni d'un passaggio frequentato. Niente, non v'è che una strada: quella del ponte.

È un ponte monumentale, uno di quelli che la tradizione europea attribuisce all'opera di Marco Polo; ma che forse non risale che ai Ming; un magnifico lavoro d'arte, tutto di marmo. I parapetti scolpiti, d'una eleganza che ha dell'europeo e che potrebbe giustificare la tradizione, uniscono graziosamente le due rive, formano un arco di ricchezza singolare, una superba cèntina bianca, una traccia di fasto, isolata nella primitiva rozzezza d'un paese che ha dimenticato la sua antica passione del bello e del grande. Enormi tavole di marmo formano la pavimentazione del ponte; ma il traffico le ha logorate e spezzate, il tempo le ha sconnesse. Sembra quasi che un lento moto della terra abbia nei secoli sconvolto quelle lastre tentando di sollevarle come dei coperchi di tomba. Il ponte si direbbe non sia stato più toccato da mani di artefice da quando Pechino si chiamava Khan-baligh, " Città del Khan ", e Marco Polo la chiamava Cambaluc. Con

quanto amore per la storia e per l' arte avremmo ammirato la reliquia di Cambaluc, se non avessimo dovuto farvi passar sopra un'automobile da 40 HP. e di 1200 Kg!

Perchè poi, le rampe di accesso al ponte sono scomparse, portate via dalle piene, corrose dalle pioggie, divorate boccone a boccone dal passaggio di milioni d' uomini, di quel torrente di umanità che per seicento anni è scorso su quei marmi. Ed ora si arriva al ponte per sentieri scoscesi in cima ai quali delle pietre cadenti formano alti gradini. Forse tutto il livello della campagna circostante si è abbassato per le alluvioni, e il ponte è rimasto sospeso ad indicare l'altezza alla quale si levava la terra cinese quando reggeva le glorie di Kublai Khan.

Dovevamo mandare in cerca dei nostri *coolies?* far trascinare da loro con le corde la nostra macchina sulle pietre sepolcrali del vecchio ponte? Il Principe non vuole arrendersi così presto all'ostacolo, gira, guarda, studia, trova i punti sui quali è possibile far passare le ruote. I famosi parafanghi sono smontati e disposti sui gradini per far da rotaie. Ettore, attento agli ordini, prende il volante, fa arretrare la macchina di cinquanta metri, e aspetta. Comincia a piovere, e le pietre bagnate rilucono.

— Via! — comanda Borghese, e indica: — Qui con la ruota destra, attento!

L'*Itala* si slancia, sale faticosamente la ripida salita, imbocca i parafanghi con le ruote anteriori. Ma la pioggia ha reso le tavole e le pietre scivolose; l'automobile scarta; i pesanti parafanghi premuti dai pneumatici sono proiettati via con violenza: subiscono il noto fenomeno del nòcciolo di ciliegia lanciato con la pressione delle dita. E la macchina ricade immobile. Bisogna tentare di nuovo. L'*Itala* retrocede. Noi ci affrettiamo a rimettere a posto le tavole, ma Ettore esclama:

— Proviamo senza passerella!

E prende la rincorsa. Sale di balzo fino alle pietre. Dopo un istante d'esitazione le ruote anteriori sono montate sul piano del ponte. Ma l'automobile s'è fermata; le ruote posteriori girano folli

contro gl' informi gradini senza riuscire a salirli. Turbinano con velocità spaventosa limando la pietra con i chiodi dei copertoni, facendone sprizzare fughe di scintille. Ettore accelera a intermittenza il motore, che ha ruggiti affannosi e con ansimo impetuoso vomita nubi di gas, dense, bianche, acri. C' immergiamo in quel gas per spingere la macchina con tutte le forze; il soffio rovente dello scappamento ci alita sulle gambe. Non riusciamo, e ci tiriamo in disparte scoraggiati.

L' automobile, che certamente ha un suo amor proprio, voleva trionfare da sola. Ad un tratto le ruote cominciano a mordere, si fermano qualche istante quasi concentrando il loro sforzo, e lentamente salgono, salgono. Superano il primo gradino, il più alto, poi gli altri. La macchina finalmente ascende fra le tavole di marmo, e qui si ferma e si riposa alcuni minuti. Poi intraprende, a passo di formica, il grande viaggio fra tutte quelle lapidi sconnesse, sostando di quando in quando per studiare dei passaggi lunghi un palmo, cercando il modo di non avere mai più di una ruota affondata nei solchi, afferrata dalle commessure. L' automobile oscilla goffamente, lentamente, va giù, va su, qualche volta retrocede di un passo per mutar direzione, ha tutta l'aria d'una enorme testuggine, con la larga corazza che quasi tocca il suolo e le quattro zampe discoste, forti e caute.

La discesa all'altro sbocco è facile, ma piena d'interesse. E la prima volta che vedo un' automobile impegnata in un simile lavoro. Il poderoso apparecchio ideato per le corse folli a velocità inaudite, discende delle scale con la timida attenzione di un bambino. Il mostro adopera tutta la sua forza a trattenersi. Pare che veda il pericolo, che calcoli le altezze; avanza le sue ruote con precauzioni infinite, la posa dolcemente sui gradini inferiori, senza un urto, senza uno sbalzo; e discende da colosso intelligente che sa mettere il potere al servizio della prudenza. Impiega dei minuti a percorrere un metro, finchè non scorge avanti a sè la via libera. Allora, d'un colpo, come in un trasporto di gioia, si lascia andare velocemente; e pare quasi non voglia fermarsi più, mentre noi gli corriamo dietro gridandogli: Basta! Alt! Ehi, alt.

Riprendemmo la corsa per il sentiero campestre, sotto una pioggia sottile e assidua che cominciava a fabbricarci del fango, a crearci delle pozze e dei modesti pantani. Attraversavamo ponticelli rustici, simili a quelli che i ricchi cinesi amano costruire per bellezza nei loro giardini, correvamo lungo viottoli incastrati fra alti bordi erbosi coronati di salici, i cui rami penduli gocciolavano sulle nostre teste; la varietà del paesaggio ci annunciava l'avvicinarsi delle colline, la fine della grande pianura pechinese, di

In un albergo cinese. — Il pozzo.

quel mare verde sul quale i ciuffi d'alberi celanti i villaggi sembrano isole. Nella bruma scorgevamo già qualche pallida altura sormontata dal caratteristico profilo d'una pagoda.

Improvvisamente vedemmo biancheggiare avanti a noi la balaustrata di marmo d'un altro ponte antico, più grande del primo, gettato sullo Shi-keao-ho. Scendemmo di macchina esprimendo qualche vago rancore contro la magnificenza di Cambaluc. E ricominciò la manovra dell'assalto al ponte e della sua conquista. Fortunatamente l'automobile s'era formata una certa pratica in

fatto di ruderi, e in venti minuti potè compiere la sua passeggiata archeologica fino alla riva sinistra del fiume.

Qui ci vedemmo circondare da una folla di cinesi, coperti da strani berretti, che ci salutava amichevolmente. Domandammo dell'acqua fresca, e l'acqua arrivò, in secchi, in pentole, in cuccume. Un bel vecchio dalla fisionomia tartara si fece largo, e ci invitò a prendere il thè nella sua casa. Si mostrò afflitto pel nostro rifiuto. Ci confidò d'essere nostro amico. Tutta quella gente

In vicinanza di Ki-mi-ni. — Costeggiando l' Hun.

era nostra amica. Come mai? Avemmo la spiegazione di questa simpatia quando ci mostrarono fra gli alberi, con una certa fierezza, la loro moschea. Erano cinesi maomettani. Il vecchio era il loro capo e il loro sacerdote. I cinesi maomettani si sentono, per la loro religione, più vicini a noi che ai loro connazionali. Sanno che la base della nostra fede è il Vecchio Testamento, ed essi credono al Vecchio Testamento, arrivato loro per la via del Turkestan, un po' trasformato strada facendo, un po' cinesizzato all'arrivo, ma intatto nella sostanza.

Rivolgemmo al venerando sacerdote qualche saluto in arabo

— la sua lingua sacra — ed aggrappati alla macchina fuggimmo rapidamente, lasciando lui e la sua gente immobile a guardarci sparire estatici come avanti a qualche apparizione biblica.

Non passò molto tempo che all'orizzonte vedemmo le strane vette dei monti di Kalgan, lontani, incerti, sbiaditi. Intorno a noi delle colline nude si sollevavano, ci stringevano. Alla nostra destra si apriva quel superbo anfiteatro di monti, regolare e solenne, nel quale dormono gli imperatori dei Ming. Non v'è al mondo un più grandioso cimitero di sovrani. Non sono i templi, gli archi, i giganteschi simulacri che lo rendono imponente: è il luogo. È la valle, sterile e chiusa, che assume tutta l'indicibile maestà di una tomba. Una tomba di semidei, che ha per recinto un cerchio di montagne. Qualche volontà sovrumana pare che le abbia disposte così, per adunare dell'ombra e del silenzio sopra al gran sonno sacro ed eterno di una dinastia.

Ci accorgevamo di trovarci in vicinanza di luoghi venerati; come nei dintorni d'un tempio, spesseggiavano le pietre commemorative, coperte di antichi caratteri, erette sul dorso di enormi tartarughe o di draghi di marmo, o sopra basi a fiore di loto come il piedestallo di Buddha. La strada si faceva sempre più difficile, sassosa, d'un aspetto già quasi montano, quando incontrammo i nostri *coolies*. Avevano invaso un piccolo villaggio, e, vedendoci, si precipitarono in disordine sul sentiero.

Li comandava un vecchio capo che, quale insegna del suo grado, portava uno stendardo bianco con sopra scritto: " Ascoltate la voce paterna ", per significare forse che gli era dovuta obbedienza. Al fine poi di rinforzare la voce paterna, il vecchio s'era munito di un fischietto di metallo, legato al collo da uno spago. Gridammo a questa gente di proseguire la strada, e li lasciammo indietro. Volevamo adoperare il motore fin dove era possibile.

Distinguevamo or bene la gola di Nan-kow, angusta come una fenditura, fra due montagne scoscese, rocciose, sulle cui vette irregolari si ergevano torri di antiche fortezze. Altre montagne snodavano intorno la linea capricciosa dei loro dorsi; e nel pal-

lore malinconico del giorno piovoso, il panorama aveva un non so che di truce. Sotto al sole sarebbe sembrato soltanto selvaggio. I fianchi delle alture apparivano inaccessibili. Scendevano ripidi quali bastioni. Parevano pronti a respingere.

Nan-kow significa " Bocca del Sud „.

Vi sono dei paesaggi che si direbbero creati per la lotta degli uomini; territori di guerra, luoghi ove la natura aiuta l' offesa e la difesa, tetre regioni sconvolte dalle quali emana un senso di ostilità, che hanno valichi da sorpresa e passi da imboscata. Nan-kow ha questo aspetto feroce. I tempi delle invasioni sono lontani, i fortilizi sulle vette rovinano pietra a pietra, e intorno vive il popolo più pacifico del mondo, e pure quella cupa vallata evoca da sola, per le sue forme, un pensiero di assalti e di carneficine quasi che le montagne che la chiudono non fossero che muraglie immani d'una titanica fortezza.

A sei chilometri dal paese, che sta all'imboccatura della valle, abbiamo dovuto fermarci. Da quel punto la strada e il letto del torrente che scende dalla gola di Nan-kow, non sono che una cosa sola. Ciottoli, sabbia, macigni, pozze d'acqua. Abbiamo aspettato i nostri uomini. Sono arrivati correndo, felici d'impossessarsi del *chi-cho*. Forse temevano che sfuggisse portandosi via le loro speranze di guadagno. Sono arrivati come un'orda di predoni, urlando. Quale strana accozzaglia di costumi e di acconciature! Sacchi di grossa lana a forma di *ponchos* (che sono gl'impermeabili del carovaniere cinese), camiciole azzurre, bianche, grigie, egualmente lacere, cenci messi a turbante, cappelli di paglia a paralume, stracci d'ogni forma e d'ogni genere, indumenti che dovevano aver servito a generazioni; un insieme da Corte dei Miracoli. V'erano dei vecchi, dei giovani, dei ragazzi; dei cinesi e dei tartari; tipi di mendicanti e tipi di mandarini, un miscuglio di miserie vecchie e di miserie recenti; schiera di bisognosi di ogni ceto arrolati chi sa come, cercati in fondo in fondo all' enorme formicolamento umano di Pechino, venuti a trascinare un'automobile per guadagnarsi in quattro giorni di che vivere un mese, sereni, lieti, ciarlieri, soddisfatti.

Il vecchio capo agitava la bandiera e soffiava nel fischietto a gote gonfie. Il fischio significava: Pronti! Ettore legò solidamente le corde grosse alla parte anteriore del telaio, a quei due bracci che sporgono in ogni automobile per imperniare le molle, e un minuto dopo due lunghe file di uomini curvi, attaccati alle funi, tiravano a lenti passi la greve macchina, che altri uomini spingevano. Pioveva sempre. A momenti l'automobile, avanti ai grossi ciottoli, si fermava di colpo; s'impuntava come una bestia

Fra le roccie della Lian-ya-miao. — I nostri *coolies* al lavoro

restia. Allora i *coolies,* bruscamente trattenuti un istante con un piede in aria, riprendevano lo sforzo, cantando per essere più uniti. Cominciava il vecchio, con una voce da bonzo orante, a modulare una cantilena, e tutti gli altri, al ritornello, urlavano in coro: *Laè, laè-la!* — " Avanti, avanti! „ — e tiravano. Il capo nel suo canto improvvisava; diceva quel che gli passava per la mente: è il tono e l'aria che contano, non le parole. Gli uscivano dalla bocca cose buffe che mettevano gli uomini in allegria, e nel *laè, laè-la* si sentiva fremere a volte lo strano accoppiamento della fatica e della letizia.

Quando la vettura aveva superato un piccolo ostacolo, per l'impulso ricevuto prendeva delle sùbite rincorse; aveva l'aria di ribellarsi, di voler inseguire tutta quella strana gente; le corde si allentavano, ed i cinesi, contenti, sgambettavano, saltavano, vociando e ridendo; si divertivano come ad un giuoco; percorrevano così, tumultuosamente, un po' di strada, finchè non si ritrovavano afferrati alle funi nuovamente tese ed immobili. Quel gruppo di uomini ci interessava. Essi non erano dei facchini: erano soltanto dei poveri; non rappresentavano una classe: rappresentavano il popolo. Era il grande popolo cinese, con le sue miserie e le sue virtù, che vedevamo al lavoro. Il bisogno, la spensieratezza, l'indifferenza, la semplicità, la pazienza, l'attività, tutte le qualità e tutti i difetti d'una razza, celati sotto un'apparenza sordida e sinistra, erano attaccati alla nostra macchina. Il vecchio precedeva solennemente la carovana col suo stendardo.

I monti dirupati di Nan-kow ci sovrastavano all'entrata della gola. Il villaggio è addossato alla *Nan-shan*, la " Montagna del Sud „, che scende a strapiombo sulle case, e, vista dal basso, pare si chini a guardare chi passa nella valle. Fin sulla vetta si arrampicano muraglioni merlati, antiche difese che derivano dalla Grande Muraglia, rimaste quasi intatte perchè quasi inaccessibili all'uomo. La loro distruzione è affidata unicamente al tempo, e il tempo è infinitamente più benigno dell'uomo verso le grandi opere. Il villaggio di Nan-kow si presenta come un ammucchiamento di sassi. Le case, basse e rozze, sono fatte di ciottoli, e lungo le loro fronti corrono alti marciapiedi composti di macigni; il mezzo della via è lasciato per le inondazioni. Un muro da vecchio fortilizio chiude l'abitato. Entriamo, per la sua porta bassa, profonda, buia, nell'unica via del paese. Ha cessato di piovere, e per qualche minuto il sole si affaccia fra le nubi a far sprizzare bagliori dalle pietre bagnate. La gente si fa sugli usci e guarda.

Sembra gente di altra razza. Sono i montanari della Cina, grandi e forti. La loro fisionomia ha la fiera impronta della stirpe tartara. Questa piccola popolazione isolata fra inospitali scogliere,

fa pensare ad una guarnigione messa in altri tempi a guardia del passo e dimenticata. E forse veramente discende dalle soldatesche tartare stabilite lì dopo la conquista mancese, soldatesche le quali, col trascorrere del tempo, avranno abbandonato e perdute le armi inutili senza abbandonare il loro posto, inconsciamente fedeli ad una consegna secolare.

La prima giornata di marcia è finita. Sono le due e tre quarti quando entriamo nel piccolo albergo cinese che Pietro, il *Ma-fu*, ha scelto per nostra residenza. Abbiamo percorso soltanto sessanta chilometri. I nostri marinai ci sono intorno festanti; ci annunziano che i bagagli sono giunti sani e salvi, che un buon fuoco per asciugarci è acceso nella miglior camera, che dei polli stanno cuocendosi: tutte notizie confortanti. L'*Itala* trova posto fra i carri, i muli, i cavalli e i carovanieri che ingombrano la prima corte e vi creano la caratteristica, sbalorditiva confusione d'ogni albergo cinese.

Ci rechiamo più volte nel pomeriggio fuori del paese, sulla strada percorsa, sperando d'incontrare le altre automobili: saliamo sulle mura merlate dalle quali lo sguardo si spinge lontano nella pianura, ma fin dove arriviamo a vedere, la solitudine è assoluta. Alle quattro osserviamo un gruppo di gente che sale al villaggio; viene dalla stazione ferroviaria di Nan-kow, lontana due chilometri; trascina qualche cosa. Trascina il triciclo *Contal*. Pons e il suo meccanico, affannati, sudanti, lavorano anch'essi al trasporto della macchina. Sul volto di Pons vedo una preoccupazione dolorosa. Appena fuori della porta di Pechino egli ha dovuto rinunziare a proseguire la via. Il triciclo che può essere eccellente sulle buone strade, è inutile sulle cattive. Esso ha due ruote direttrici e una motrice; sulle prime grava il peso del veicolo; vi è dunque una enorme resistenza ed un piccolo appoggio per l'impulso; basta una qualche difficoltà del terreno perchè la ruota motrice giri a vuoto strisciando sul suolo. Pons è stato costretto a tornare indietro e caricare la sua macchina sul treno, deciso a raggiungere ad ogni costo la Mongolia dove spera di trovare un terreno favorevole.

Poco dopo il tramonto Nan-kow dormiva già. Sdraiato sul *kang*, avvolto in una coperta da marinaio, nella notte insonne io continuavo col pensiero il grande viaggio; mandavo avanti la fantasia in esplorazione. Rumoreggiava lontano il torrente, il cui corso avremmo dovuto risalire fra i dirupi. Sul tardi la sua voce è stata coperta dallo scrosciare della pioggia che ricominciava a cadere violenta.

E delle grosse goccie, spinte dal vento, venivano a battere sulla carta delle imposte con un tamburellamento di dita.

Pioveva ancora quando Pietro è passato a destarci, munito di un lanternino di carta; pioveva all'alba; pioveva quando ci siamo decisi a partire, dopo un'inutile attesa del bel tempo. I *coolies* erano pronti fin dalle tre del mattino. Alle 7.25 lasciavamo Nan-kow. La Principessa era rimasta all'albergo per ritornare a Pechino in ferrovia. Don Livio ci accompagnava fino alla Gran Muraglia.

All'automobile era attaccata l'orda cinese, e con essa tre bestie volonterose. L'agenzia dei trasporti pechinese aveva promesso di fornire quattro muli, ma a Nan-kow ci aveva fatto trovare un mulo solo, fiancheggiato da un vecchio cavallo e da un piccolo asino bianco. Un rappresentante dell'agenzia, alle rimostranze del Principe, aveva assicurato solennemente, chiamando gli dei a testimoni, che le tre bestie sarebbero state capaci di trascinare da sole il chi-cho in capo al mondo; e noi, che volevamo lo trascinassero soltanto fino a Kalgan, ci contentammo.

Al momento della partenza i buoni abitanti di Nan-kow hanno voluto salutarci, dando fuoco ad alcuni petardi. Così vuole l'uso; il cinese solennizza le feste con dei rumorosi fuochi d'artificio; e quando vuol rendere omaggio a qualcuno, dispone fuori dell'uscio un paio di mortaretti, e al momento opportuno *pum! pa!* È il colmo della deferenza.

Pochi minuti dopo il paese spariva ad uno svolto della valle. Il sentiero comincia subito a salire, e prende l'aspetto d'una cordonata, con dei gradini bassi e larghi ognuno dei quali costrin-

geva i *coolies* ad una ripresa del *laè*, *laè-la*, e procurava alle bestie un minaccioso scocchio di frusta. Il vecchio dallo stendardo era naturalmente all'avanguardia. I marinai fiancheggiavano l'automobile, dando di tanto in tanto un buon colpo di spalla alle ruote come si fosse trattato d'un cannone da portarsi in posizione sulla cima d'una montagna. Ettore, solo sulla macchina, immerso fra le pieghe d'un incommensurabile costume da pioggia che lo faceva sembrare un pescatore bretone, teneva il volante con l'at-

Manovra per deviare una ruota anteriore incastratasi in un solco profondo.
Un *cooly* la spinge col piede mentre il Principe Borghese dirige agli sforzi d'una cordata.

tenzione d'un timoniere alla ruota, e comandava le sue schiere a colpi di tromba. Un colpo: avanti! due colpi: Alt!, ma le schiere avevano spesso bisogno di segnali duplicati, e da allora la tromba dell'*Itala* cominciò per la fatica ad ammalarsi di una raucedine che doveva renderla muta. Pietro chiudeva la marcia, a cavallo, il capo coperto da un enorme cappello di paglia il quale, per un ingegnoso adattamento di nastri, aveva preso la forma civettuola di un cappello da signora, stile direttorio. Il degno *Ma-fu* portava quella cuffia elegante con molta dignità. Conveniamone, mai un

corteggio più singolare è sfilato per i passi della Grande Muraglia. Quando avrò aggiunto che Don Livio, Don Scipione ed io ci riposavamo di tanto in tanto dell'ascesa cavalcando due minuscoli somarelli, così bassi che i nostri piedi strisciavano in terra, così corti che i nostri impermeabili li nascondevano con una grandiosità da toga, avrò aggiunto un particolare della massima importanza per l'esattezza storica.

Il paesaggio variava ad ogni momento. In alto era uno sdoppiarsi di vette scoscese, sterili, sempre più strane. Nubi basse e scure le rasentavano, e la bruma pallida le faceva sembrare più lontane e più grandi; accresceva la loro sinistra imponenza. In basso il torrente ora calmo come un ruscello, mansueto, serpeggiante a fianco del sentiero fra cespugli verdi e gruppi di salici, ora violento, vorticoso, sprofondato in strette gole sulle quali ci affacciavamo cautamente dall'orlo della strada. Linee di antiche fortificazioni scendono ogni tanto dalle creste dei monti fino in fondo alla valle, risalgono, spariscono lontano verso altre vette. Sono mura merlate che proteggevano sentieri di ronda, difese secondarie a tergo della Grande Muraglia, sbarramenti giganteschi. Fra due di questi immensi schermi, un grande villaggio: Ku-yung-kuan.

Ne abbiamo passate le mura alte e nere, e ci siamo trovati di fronte ad un meraviglioso arco di marmo, delicatamente scolpito a fregi e a figure, un arco che da lungi si direbbe latino, giganteggiante sulle misere abitazioni del villaggio, ultimo resto di chi sa quali grandezze, e quali ricchezze. Ku-yung-kuan era una sede di comando nei tempi d'oro dell'Impero, e allora i mandarini militari, come i consoli di Roma, uccidevano i loro ozi circondandosi di magnificenze.

Mentre riprendevamo l'ascensione siamo stati raggiunti e sorpassati da una sedia a portatori sulle spalle di un frettoloso gruppo di uomini. Nella sedia, con l'ombrello aperto, era un europeo che gli abitanti riverivano con deferenza. Passandoci vicino egli ci ha salutati in inglese. Abbiamo sùbito saputo che si tratta di

un uomo celebre nella regione; tutti lo conoscono e lo rispettano. Lo chiamano il " Vecchio Signore che fora la montagna ". Pietro, che se ne è informato, ci ha spiegato la cosa. Già saprete che i mercanti cinesi si sono accorti che la ferrovia, se può dar noia agli spiriti degli antenati, è tuttavia un eccellente affare; persuasi di questa verità, molti mercanti e banchieri cinesi di Pechino hanno pensato di costruire una ferrovia assai necessaria al commercio, e senza lasciarvi intervenire in alcun modo lo straniero: capitali cinesi, lavoro cinese, direzione cinese. E così si è formata la Compagnia cinese della ferrovia Pechino-Kalgan, che ha già attivato il servizio fino a Nan-kow. Anche gl'ingegneri, naturalmente, erano figli del cielo, laureati in America. Tutto è andato bene finchè i lavori si sono svolti nella pianura; ma arrivati alle montagne gl'ingegneri figli del cielo si sono trovati in serî imbarazzi. I tunnels crollavano; dopo ogni crollo erano riscavati con tutte le regole, e tornavano a crollare; la costanza degli eccellenti cinesi lottava inutilmente contro l'ostinazione delle loro montagne. Non mancava chi riconosceva in ciò tutti i segni d'una protesta del Drago, il cui immenso corpo forse era ferito dalla perforazione: la prova si rivelava dal fatto che la montagna schiacciava degli uomini. Era evidente la vendetta. Ma il Drago oggi perde credito fuori delle sfere ufficiali. I mercanti pensarono che forse le diavolerie d'un ingegnere dell'Occidente avrebbero potuto venire a capo della testardaggine dei monti di Nan-kow; erano i tempi nei quali anche in Cina giungeva notizia del Sempione. Così la Compagnia si rassegnò alla profanazione, e chiese alla Pechino-Hankow un buon ingegnere in prestito grazioso, affidandogli la direzione dei lavori. In conseguenza, fra le gole della Gran Muraglia fece la sua apparizione il " Vecchio Signore che fora la montagna " sulla sua sedia gestatoria.

La salita era faticosa, e concedevamo spesso un meritato riposo agli uomini; essi, al segnale di sciogliere le righe, abbandonavano le corde e si sparpagliavano allegramente intorno, per ricomparire all'improvviso al primo fischio del vecchio. L'asino,

il mulo e il cavallo, insieme e in perfetto accordo, andavano a brucare l'erba trascinandosi appresso le lunghe tirelle imbrattate di fango. E l'automobile rimaneva sola sul sentiero, puntellata con sassi sotto le ruote, tutta bagnata, melanconica, umiliata, con la bandiera affloscita. I marinai erano felici, com'è sempre felice un marinaio che fa una scampagnata, anche se piove.

Erano cinque uomini scelti per la forza e per l'abilità. Cinque atleti sapienti. Uno era meccanico e fotografo; aiutava Ettore

Ascendendo la Lian-ya-miao. — Come ci appariva il fiume Hun.

durante la marcia a sorvegliare i passi della macchina, e alle soste ci compariva davanti armato d'un cavalletto, d'un panno nero e di una enorme macchina fotografica, tirati fuori chi sa da dove; e da quel momento eravamo sotto la vigilanza del suo obbiettivo che ci seguiva severamente come un occhio ciclopico. Un altro era infermiere e cuoco, prezioso ai malati e più prezioso ai sani, sempre disposto a fasciarci scientificamente una scorticatura ed a presentarci una frittata fumante, scientificamente dosata. Un terzo era elettricista. Un altro carpentiere. L'ultimo

parlava cinese, con una corretta pronunzia siciliana, era stato a Kalgan con la colonna internazionale che vi arrivò nel 1900, e conosceva la strada come un pilota. Tutti possedevano l'invidiabile virtù del buon umore; ogni cosa pareva creata apposta per renderli felici. La pioggia insistente, che penetrandoci persino sotto l'impermeabile portava in noi come una gelida infiltrazione di tristezza, la pioggia stessa li rallegrava. Nell'acqua trovavano il loro elemento favorito. Con le uniformi di tela zuppe e incollate alle spalle, sgambettando nelle pozze, essi burlavano la tempesta. Cari compagni, e fiera scorta a quella nostra piccola bandiera; pronti a ridere, e pronti, all'occasione a battersi.

Un rauco suono di tromba, un fischio, un accorrere di uomini, un canto di moltitudine, uno schioccare di frusta, e la marcia continuava. Su, su, per la valle che sembrava senza fine, la valle di Ku-yu-kwan, sempre più aspra.

Improvvisamente la valle si restringe. Pare che si chiuda. Si ha l'impressione che non esista un'uscita, che le montagne si siano avanzate a barrare il passo. Non si scorge al primo momento un'angusta gola che s'apre alla destra, una specie di fenditura fra scogli a picco, larga una quarantina di metri, un vero corridoio fra pareti di roccia. Avevamo percorso un paese tetro: in quel punto entravamo nell'orrido.

Da epoche immemorabili gli uomini debbono aver avuto paura di quel paesaggio, poichè lo hanno considerato sacro. È sacro, forse perchè la gente passò sempre di lì con la preghiera sul labbro: quel luogo invita alle invocazioni. La montagna è già per se stessa un mistero alle menti semplici, è uno slanciarsi della terra verso il cielo; le grandi vette sono in contatto con la divinità. In quel punto, in mezzo ai monti, si apre una porta. Tutte le stirpi che l'hanno varcata vi debbono aver riconosciuto il segno di una volontà suprema, un'opera divina creata per ragioni imperscrutabili, e perciò terribili. Quegl'immani stipiti di basalto dovevano significare alle fantasie l'imposizione di un limite. Al di là v'era qualche cosa alla quale bisognava prostrarsi.

V' era dell' ombra infatti. Le genti l' attraversarono con raccoglimento, come in un tempio. E la valletta divenne un tempio circondato dalla desolata maestà della solitudine.

Fu ed è rifugio di eremiti. Ogni cavità della roccia è un santuario, e vi si vedono scolpite massime sacre in antichi caratteri cinesi, ed altre, più antiche ancora, in tibetano, in mongolo, in mancese. Traccie della devozione di folle lontane. In alto, sopra una delle pareti di roccia, è sospesa una costruzione strana, un piccolo tempio pensile, il sacrario di una divinità allocato in un nido d'aquila; vi si sale per lunghe serie di gradini scavati nello scoglio, nascosti qua e là dai cespugli. Più addentro nella gola, un altro tempio sospeso, un altro rifugio della fede, vecchio di secoli, cadente. Sulla montagna, in punti inaccessibili, rimangono segni di simili costruzioni scomparse, crollate sotto i colpi delle bufere che, scendendo dal nord, s' ingolfano nella valle e v' infuriano cercando una fuga. Sopra dei macigni, franati giù dalle vette, il pio scalpello dei rozzi artisti primitivi ha impresso l' effige del Buddha, ha ricercato nei contorni del sasso i contorni della statua, ha dato alle pietre la fisionomia austera e serena della dolce divinità. Qualche enorme immagine di Buddha è scolpita sulla montagna stessa, prodigiosamente. Si vedono alcuni resti di templi che non esistono più, qualche troncone di colonna, e di pilastro. Non v'è una sola traccia del lavoro umano che non sia un'affermazione di fede. Passando di là ogni anima ha detto: Credo.

Quella via ha un'importanza religiosa: per essa è disceso il Lamismo. Dal cuore dell' Asia, sorgente di religioni, delle onde di devozione sono colate per quelle valli a trascinare anime cinesi a nuovi culti. Non è raro incontrarvi strani pellegrinaggi. Quando il Principe Borghese esplorava il cammino di Kalgan, s'era imbattuto alcuni giorni prima, per quei luoghi, in un penitente dalla testa rasa, dalla lunga tonaca grigia, il quale percorreva la via orando e genuflettendosi a baciare la terra ogni tre passi, regolarmente. S' informò di lui. Il pellegrino era diretto a Urga, alla

Città Santa; avrebbe in quel modo attraversato la Mongolia e il deserto di Gobi. Avrebbe percorso mille e trecento chilometri baciando il suolo ogni tre passi. Le popolazioni sono ospitali e pietose verso questi stravaganti pellegrini, i quali alla sera interrompono il loro lavoro, depongono una grossa pietra sul punto al quale sono arrivati, per ritrovarlo al mattino, e se ne vanno al più vicino villaggio a riposarsi della santità.

Ci venne fatto di pensare che anche noi, dopo tutto, stavamo compiendo uno strano pellegrinaggio. Anche noi avevamo

Fra scogli e pantani sulle rive dell' Hun-ho.

fatto un voto singolare, e lo adempivamo con fede. Se l' uomo dai tre passi, alla sua volta, avesse fatto chiedere al Principe Borghese la ragione del suo viaggio, udendola si sarebbe certo meravigliato profondamente, nella sua saggezza.

Passato un villaggio, Pa-ta-ling, abbiamo visto un profilo dentato bordare come una linea tremula alcune creste lontane, avanti a noi; a coronare altri monti sui nostri fianchi; e apparire, e sparire, mostrando poco a poco forme di torri innumerevoli disposte in catena come schiere di giganti in vedetta.

Era la Grande Muraglia.

CAPITOLO IV.

SULLE MONTAGNE

Passando la Grande Muraglia — I marinai ci lasciano — In corsa per la campagna cinese — All'ombra della Lian-ya-miao — Momenti d'ansia — La Mongolia ci appare.

VISTA da lontano, la Grande Muraglia, fusa e confusa alle montagne come una prodigiosa sagomatura delle loro stesse vette e dei loro fianchi, non dà l'impressione d'un'opera umana: è troppo vasta — e quel che se ne vede non è di essa la millesima parte. Si direbbe piuttosto una fantastica bizzarria della terra emersa per il lavoro d'immense e ignote forze naturali: il prodotto d'un cataclisma creatore.

A mano a mano che ci avvicinavamo, la Grande Muraglia spariva celandosi dietro ad un tumulto di vette; e non siamo ritornati a rivederla che alle ultime svolte del sentiero, quando stavamo per varcare le porte massiccie, doppie, difese da bastioni ancora validi. La strada verso la sommità non è più che un solco nella viva roccia, e sempre più ripida, difficile. Camminavamo da otto ore sotto la pioggia ininterrotta; procedevamo lentamente, con fatica, costretti a fermarci ogni istante a rimuovere delle pietre, a preparare dei passaggi alle ruote, a difendere il volano minacciato dalle punte sporgenti del suolo. Tutto intorno una selvaggia e tetra sterilità.

Costeggiavamo un burrone profondo; da esso, con gioia, vedemmo ad un certo punto due fili telegrafici, tesi sui loro isolatori, venir su, traversare il sentiero, e scavalcare la Muraglia. Ci parvero due amici; sarebbero stati essi a portare alle nostre genti notizie di noi. Povera vecchia Muraglia, occupazione e preoccupazione di dinastie e di milioni di uomini, non è soltanto il cannone che la rende inutile oggi: basta un filo. I popoli più lontani comunicano tranquillamente fra di loro al di sopra delle sue spalle.

Essa è meno grandiosa da vicino. Somiglia alla difesa di una città, e per chi ricorda le mura di Pechino perde ancora della sua imponenza. Ma quando, attraversate le porte, discendendo l'altro versante in direzione del villaggio di Cha-tau-chung, ci siamo voltati indietro, abbiamo mandato un'esclamazione di meraviglia. Scoprivamo la linea bianca della Muraglia a perdita d'occhio: essa saliva, scendeva, seguiva a zig-zag i capricci della terra, serpeggiava, s'inabissava in valloni, risorgeva d'un balzo, si mostrava ora di profilo ed ora di fronte, allineava le sue torri in cento modi, a tratti spiegava le sue merlature, le lasciava vedere nettamente per raccoglierle subito dopo in uno scorcio repentino, aveva l'aria d'indugiarsi e di fuggire, e così fino ai due limiti dell'orizzonte, fino alle montagne più remote dove essa non era più che un filo impercettibile. E così ancora al di là; e così per ottocento chilometri, tutto in giro alla provincia del Chi-li: frontiera portentosa. E questa è soltanto " la piccola Gran Muraglia „. Vi è poi l'altra, la grande, la *Wan-li-chang-cheng*, la " Muraglia dalle diecimila *li* „, che avremmo incontrato al nord di Kalgan, che corre per duemila e quattrocento chilometri lungo i confini della vera Cina. Ma le Muraglie non sono due sole; passato Cha-tau-chung, in una piccola pianura, vedevamo altre torri, altri bastioni, come ne avevamo visti già nella valle di Nan-kow. Il popolo cinese ha passato più di mille anni della sua esistenza ad ammassare dei muri contro l'occidente. Non ha smesso che tre secoli fa, quando s'è trovato il proprio trono occupato

L'*Itala*, scortata dai marinai italiani, sotto alle mura di Cha-tau-chung.

precisamente da quei tartari che voleva tenere lontani a furia di mattoni e di calce.

Alla nostra anima moderna la Grande Muraglia appare come uno stupefacente monumento della paura cinese, immenso ed illogico, magnifico e ridicolo: lo straniero l'ammira e la deride. Ma non ricordiamo che i Romani difendevano anche essi le frontiere della Britannia con un'altra doppia Grande Muraglia, per proteggere quella terra imperiale dagl'indomiti Caledoni. Vi sono state epoche nelle quali le condizioni della vita dovevano far considerare logica, naturale, necessaria, la presenza di muri maestri fra regione e regione, fra razza e razza, fra civiltà e barbarie, come oggi troviamo logico e necessario lo sterminato lavoro (che forse un giorno sembrerà giù grandioso, più buffo, e più cinese della Grande Muraglia) di svolgere sulla terra centinaia di migliaia di chilometri d'acciaio in verghe, di abbattere le foreste del mondo per sostenerlo, di scavare le montagne per farcelo passare attraverso....

Non siamo entrati nel villaggio di Cha-tau-chung, cinto da un quadrato di forti mura turrite agli angoli. Tutti i villaggi e le città cinesi sono rinserrati in un quadrato perfetto il quale mantiene forse la forma d'un primo campo trincerato. Siamo passati intorno al paese, per una strada in parte allagata, ma certamente migliore della via che attraversa l'abitato, ed abbiamo preso alloggio, fuori della porta nord, in un piccolo albergo cinese, miserabile stazione di carovane. Avevamo percorso dal mattino venticinque chilometri.

Nella corte sordida, circondata da edifici cadenti, abbiamo voluto subito provare il motore. Temevamo che gli urti, le scosse e gli sbalzi subiti nell'ascensione avessero potuto danneggiare la macchina. Ma la macchina s'è messa in moto tranquillamente, e si sono messi in moto anche i curiosi che s'erano adunati, e che hanno preso la fuga. Poco dopo sono venuti tre soldati cinesi, mandati dal mandarino del paese non si sa bene se a sorvegliare i cinesi, od a sorvegliar noi. Potevamo prenderli per una guardia d'onore o di disonore, a scelta.

Don Livio ci ha lasciati appena giunti per ritornare a Nankow in tempo a prendere il treno della sera. Ci siamo salutati con effusione, e lo abbiamo seguito con i nostri gridi di addio finchè è scomparso fra le mura del villaggio.

Il vento umido entrava per le lacerature della carta delle imposte ed invadeva le nostre umili camerette. — " Pietro, del fuoco! Pietro, del thè bollente! Pietro, qualche cosa da mangiare! „ Ed ecco Pietro, premuroso e sorridente andare e venire, accorrere col bragiere, con la theiera, con delle uova, rispondendo alle interrogazioni in un italiano tutto suo. Pietro è un servo prezioso: figlio d'un vecchio *ma-fu* della Legazione, discendente da una dinastia di *ma-fu* che regna sulle scuderie dei ministri d'Italia, egli è innalzato spesso all'onore d'incarichi per i quali si richieda intelligenza e fedeltà. Così ci accompagnava a Kalgan quale maggiordomo e interprete: una specie di aiutante di campo.

— Pietro — gli ha chiesto Borghese — tu sei cristiano?

— *No, buddhista io!*

— Allora, perchè ti chiami Pietro?

— *Non chiamale Pietlo io! Chiamale Wu-tin* — ha risposto mangiando l'*r* come ogni buon cinese.

— Ma se ti chiamo Pietro tu rispondi.

— *Si, tutti chiamale Pietlo me, io lispondele.*

Un ultimo ordine: " Pietro, domani a mattina svegliaci alle tre; e che i *coolies* sieno pronti a quell'ora! „ — E avvoltolati nelle coperte, abbondantemente cosparse di polvere insetticida, abbiamo invocato il sonno. Attraverso la fragile parete, udivamo nella stanza vicina i marinai parlare dei loro paesi e di navigazioni lontane.

Alle quattro e mezza del 12 Giugno lasciavamo Cha-tau-chung, con un tempo nuvolo e freddo che prolungava la notte e ci faceva rabbrividire negli impermeabili ancora bagnati.

I marinai dovevano tornare indietro; avevano l'ordine di lasciarci al secondo giorno di marcia se la loro presenza non si

fosse resa necessaria. Ci accompagnarono per alcune centinaia di metri, fino ai piedi di un antico torrione, e ci salutarono. In quel momento la pianura di Cha-tau-chung echeggiò di evviva. Per lungo tempo poi scorgemmo le bianche uniformi marinaresche nella mezza oscurità del crepuscolo, e udimmo rinnovarsi degli evviva, sempre più lontani e deboli, finchè uomini e voci si persero nella distanza.

I *coolies* avevano fatto provvista di allegria nel sonno; per

Fra le roccie della Liau-ya-miao, in riva all'Hun-ho.

la strada, qua e là pantanosa, essi correvano, diguazzavano, ridendo e cantando. Trascinare un'automobile li divertiva. Povertà felice!

Col sorgere del giorno il cielo mostrava degli squarci di azzurro. Un vento di tramontana sgominava le nubi, le ricacciava verso il mare con un disordine di sconfitta, ed un raggio di sole accese ad un tratto delle alte montagne avanti a noi. Pochi minuti ancora e tutta la catena del Yean Jan, che dovevamo superare, si rivelò in un trionfale sfolgorìo di luce, solcata da burroni e da crepacci, coronata da vette aguzze; ci parve che in un minuto si

fosse avanzata incontro a noi, barriera smisurata ed imponente. Dietro ad essa altre cime, altre montagne più alte digradanti lontano fino a confondersi con la serenità del cielo: le Wu-tsi-hai, contrafforti di quel grande sistema alpino che è il Khinghan.

Il cielo si schiariva tutto; volgendoci vedevamo l'ombra delle ultime nuvolaglie abbandonare ad una ad una le alture della Grande Muraglia; e in ampio semicerchio si schierarono alle nostre spalle i monti che avevamo passato il giorno prima, seghettati e nudi, percorsi dall' infaticabile serpente di muro, così meraviglioso che non ci saziavamo ancora di riguardarlo. Fin sulle remote montagne dello Shan-si, al sud, velate, appena visibili, noi scorgevamo la cèntina regolare delle torri, e ce l' indicavamo con uno stupore sempre rinnovato, come per una cosa incredibile.

Il terreno saliva leggermente. La campagna era deserta. Dopo ore di solitudine sorpassavamo qualche carovana di cammelli, condotta da mongoli vestiti di pellicce di capra dal lungo pelo e sormontati da cappelli ottagonali a tetto di pagoda, carovane che compivano l' ultimo viaggio dell'annata. I cammelli mongoli non lavorano in estate; essi godono i benefici delle vacanze e della villeggiatura; nei mesi caldi sono condotti ai pascoli nelle native praterie, dove si riposano e mangiano per tutti gli altri mesi dell'anno nei quali lavorano e digiunano. Il riposo è loro necessario anche per farsi ricrescere le unghie, che sulle montagne si logorano talvolta sino alla carne, e le povere bestie ne moiono. Non si può impunemente trasformare l'animale del deserto in un alpinista.

Qualche volta invece eravamo noi vergognosamente sorpassati da palanchini a mulo, rapidi convogli viaggiatori. Erano palanchini che portavano mercanti a Kalgan o funzionari imperiali a delle lontane sedi, fra un'avanguardia di domestici o di soldati a cavallo e una retroguardia di mulattieri conducenti gli animali di ricambio. I funzionari avevano attaccato fuori del palanchino, come segno della loro qualità, l'astuccio rosso contenente il conico cappello ufficiale. Passando, la tendina del singolare

veicolo si spostava, ed una dignitosa testa di cinese si sporgeva, ciondolando per il moto delle mule, e ci guardava con aria interrogativa.

Siamo entrati in una regione di sabbie. Incontravamo miserabili villaggi cinti da grandi baluardi cadenti, villaggi che furono ricche cittadine: Pao-shan, un gruppo di capanne di fango intorno ad un minuscolo tempio che noi potevamo vedere per le ampie breccie aperte dal tempo nel quadrato delle mura troppo vasto, e poi Shi-yu-lè all'ombra di salici, Hu-li-pa circondato da bastioni di fango, Sha-Chao che ricorda i villaggi della Manciuria, Pien-kia-pu che non ricorda niente. Il sole alto scottava le nostre schiene e intorbidava le nostre idee. Le ore passavano in una monotonia profonda, eguali, accascianti. Nella fatica meccanica del passo (gli asinelli erano tornati a Nan-kow) pensavamo con oscuri desideri all'avvicinarsi d'un luogo abitato, riponevamo una non so quale fiducia nel villaggio che doveva venire, lo cercavamo con lo sguardo, ci affrettavamo a raggiungerlo, quasi che lì dovesse cessare la fatica, il caldo, la tristezza, e quella gran luce abbagliante nella quale ci sentivamo come disperdere e dissolvere; andavamo cercando da un paese all'altro qualche ignota sorpresa.

L'allegria dei *coolies* era scomparsa. Non si udiva che il rumore dei passi, l'ansare dei respiri, lo scricchiolare della sabbia sotto le sonore pneumatiche dell'automobile, lo scalpitio delle tre bestie. Di tanto in tanto un gridare di Ettore, uno squillare improvviso di tromba: — Alt! — siamo ad un passo difficile.

Li desideravamo quasi i passi difficili, per scuoterci. Erano momenti di attività rumorosa. — " Qua, la pala! Il piccone! Bisogna scavare avanti alla ruota destra! Forza, rimoviamo questo macigno! Occorrono le leve! Attenti, uno, due, tre...! „ — E nell'immenso squallore della campagna solitaria la nostra comitiva si agitava in un lavoro febbrile. Poi i *coolies* abbrancavano di nuovo le corde, e avanti: *laè, laè-la.*

" *Deutscher Feldtelegraph* „, abbiamo letto sulla porta di una capanna isolata. È un segno della famosa spedizione inter-

nazionale, rispettato dalle popolazioni che scambiano forse quelle parole per un moto sacro dell'occidente. È tutto quello che è rimasto qui della rumorosa invasione delle Potenze. Siamo arrivati sotto alle mura d'una città, Huai-lai, fronteggiata al sud da un'alta collina isolata sorreggente un tempio. Quel tempio fu per poche settimane una caserma europea. Ci siamo fermati per concedere un'ora di riposo agli uomini, che sono andati a goderselo nell'interno della città. Essi hanno portato alla popolazione la notizia del nostro arrivo.

Subito Huai-lai vuol vederci. Ed ecco che un rumore di moltitudine si avvicina alla porta. Arrivano prima i ragazzi, l'avanguardia delle folle. Dopo alcuni minuti siamo circondati da centinaia di persone che si pigiano contro all'automobile, sorridenti, rispettose. Osservano, toccano timidamente, si fanno ardite, ci interpellano, ci salutano, ci ammirano. Molti sollevano sul palmo della mano delle gabbie con uccelli canori; nelle belle giornate ogni buon cinese d'una certa condizione sociale porta a spasso la sua gabbia, ed è la sua principale occupazione, un passatempo elegante e tradizionale.

Noi intanto facciamo colazione con un po' di formaggio e di *corned-beef*. Vederci mangiare diverte il popolo di Huai-lai. Si discute intorno a noi la natura dei nostri cibi. Un vecchio ci fa segno di volerli assaggiare; sputa il formaggio, ingoia la carne, e proclama alla cittadinanza il suo giudizio. La cittadinanza commenta. Il vecchio vuole estendere il controllo anche alla nostra bevanda, e gli passiamo la bottiglia del vino, che egli porta alle labbra con esitazione, respingendo sdegnosamente il bicchiere. Sorsa, gusta, ricomincia a sorsare, e vi mette tanto impegno che la bottiglia gorgogliando si vuota tutta nella sua venerabile gola. Dopo ciò egli è europeizzato; ci sorride con gli occhietti lustri, ci parla attivamente, sale sull'automobile e vi s'insedia fra le acclamazioni dei suoi concittadini, impara a suonare la tromba, suona ed è felice. Proviamo non poca difficoltà a sbarcarlo quando i *coolies* sono ritornati e riprendiamo la strada.

Siamo passati vicini ad altri poveri villaggi di fango, a piccoli templi in rovina, a stamberghe isolate, casette miserabili che sembravano sperdute lungo la via da qualche città in viaggio. Uno straccio rosso oscillante da un bastone sulle loro porte le indicava come luoghi di sosta ai passeggeri stanchi, minuscole trattorie da mulattieri alle quali i nostri uomini si fermavano a sorbire in fretta una ciotola di thè ed a comperare per qualche sapeca dei dolciumi contesi alle mosche. Tanti paesi si sarebbero

I cinesi cercano « Dove è la bestia ».

creduti disabitati; non si vedeva un uomo e non si udiva un rumore; pareva che volessero celarsi a noi, o significarci: Passate al largo! Ta-tu-mu, una città dalle alte mura scoronate, aveva l'apparenza di una rovina abbandonata da secoli.

La strada si restringeva, entravamo spesso in profonde incassature scavate dalle acque nella sabbia e fra i ciottoli. Camminavamo nel letto d'un torrente.

Intorno a noi giganteggiavano le aspre montagne viste al mattino, senza un filo d'erba, gialle d'un giallo ardente. Salivamo il secondo gradino montuoso che divide Pechino dall'altipiano

mongolo, al quale si arriva per tre scaglioni. Si ascende al centro dell'Asia come si ascende ad un tempio: tre soglie e tre ripiani. In basso, alla nostra sinistra, si aprivano le immense vallate dello Shan-si, imbevute d'azzurro e di luce.

In certi passaggi v'era appena lo spazio per l'automobile, ed occorrevano cautele infinite. Bisognava dare qua e là un colpo di piccone, misurare con l'occhio, e spesso tentare audacemente l'avanzata vigilando i mozzi delle ruote, pronto il guidatore a inchiodare la macchina sotto la potente stretta dei freni. Ad un villaggio, Tu-mu-go, a 45 chilometri da Cha-tau-chung, ci trovammo quasi inaspettatamente fuori dal terreno montuoso; una pianura verde c'invitava alla corsa. Abbiamo accettato l'invito. " Fermi! „

Ci passa la stanchezza come per incanto. In un minuto i *coolies* sono messi in disparte ed affidati al comando di Pietro, e le tre bestie staccate. Arrotoliamo febbrilmente le corde ai portafanali, sciogliamo la bandiera. Un colpo di manovella, e il motore rugge. Balziamo sulla macchina, e via!

Via, per il sentiero tortuoso e ineguale, senza curarci dei salti, degli sbalzi, degli urti, pur di correre. L'automobile non è che alla seconda velocità, ma ci par di volare. Ci si presentano delle vaste pozze formate dalla pioggia. Avanti! Vi precipitiamo dentro, le solchiamo sollevando una tempesta d'acqua e di fango; l'ondata rigurgita nel vano del telaio e ci bagna. Ridiamo. Parliamo ad alta voce, presi da una strana esuberanza; è una reazione contro i lunghi silenzi e le avvilenti lentezze del cammino trascorso. E c'è anche in noi una gioia nuova, che viene dalla soddisfazione intensa e inesprimibile del fare una cosa che non fu mai fatta. È la voluttà d'una conquista, l'ebbrezza di un trionfo, e una sorpresa insieme, come un trasognamento per la singolarità fantastica di questa corsa in questo paese. Vediamo dei tetti di pagoda fra gli alberi. Ci pare d'interrompere una quiete millenaria, d'essere i primi a gettare fuggendo un segnale di risveglio ad un gran sonno. Sentiamo in noi l'orgoglio d'una civiltà e d'una razza, sentiamo di rappresentare qualche cosa di più di noi stessi: con

noi è l'Europa che passa. Nella velocità si riassume tutto il significato della civiltà nostra. La grande brama dell'anima occidentale, la sua forza, il segreto vero d'ogni suo progresso, è espressa in due parole? " più presto! „ La nostra vita è incalzata da questo desiderio violento, da questa incontentabilità dolorosa, da questa ossessione sublime: " più presto! „ Nell'immobilità cinese noi portiamo veramente l'essenza delle nostre febbri.

Attraversiamo delle borgate e dei villaggi. Bambini seminudi fuggono. Gli uomini e le donne ci guardano con calma sorpresa, con una curiosità tranquilla e benevola. Vediamo strani costumi, più pittoreschi di quelli di Pechino; forse più antichi. Sono abbigliamenti verdi, rossi, bianchi, gialli, azzurri, sempre di colori violenti; gli abitanti delle campagne, in tutto il mondo, amano le tinte vivaci forse perchè hanno sotto gli occhi i fiori. Sulle soglie delle case, ove la folla si aduna, è un'agitazione variopinta che si accende al sole; su di essa sporgono i tetti caratteristici dalla leggiadra curva a piroga. Non possiamo avere più viva l'impressione dell'Oriente lontano.

Sui campi folti di verde i contadini si sollevano dal lavoro udendo il rumore della macchina, e ci guardano facendosi con la mano schermo agli occhi. Qualcuno grida: *Huò-cho-lae!* — " Ecco la ferrovia! „ — L'esclamazione si ripete. Dopo un'occhiata tutti si rimettono al lavoro, e non ci guardano più, persuasi che quella ferrovia della quale hanno sentito tanto a parlare è arrivata. La cosa non ha importanza per loro. In un fosso una donna lava i panni; le passiamo vicino; essa ci degna appena d'uno sguardo e continua a lavare i suoi panni, come se centinaia di automobili passassero ogni giorno lungo il suo fosso. Altrove invece la gente si chiama, accorre, ci segue fra la polvere, mostrando un'ingenua espressione di stupore nelle faccie gialle. L'anima di questo popolo è un mistero impenetrabile. Chi sa che il diverso effetto prodotto dalla rivelazione dell'automobile nei vari villaggi non corrisponda a delle originarie diversità di razza fra gli abitanti, chi sa che la curiosità non sia tartara e l'indifferenza cinese.

Arriviamo ad un paese, Tum-ba-li, che ha la porta, nelle mura, così stretta da non poterci passare. Giriamo intorno, sull'erba dei prati, lentamente. Ad un villaggio ci fermiamo a prendere acqua. Il motore ha sete e anche noi. Una folla bonaria ci circonda, offre dell'acqua fresca e limpida, e intraprende un attento esame della parte inferiore dell'automobile. Discute, si avvicina: dei giovani arditi si abbassano fino a terra per guardare meglio il cofano del volano. Poi tutti si abbassano. Il volano evi-

Ingresso dell'*Itala* a Hsin-wa-fu.

dentemente li preoccupa. Guardiamo anche noi, cercando inutilmente che cosa possa attirare così la loro attenzione. La scena è comica. Qualcuno si fa coraggio e, a gesti più che a parole, ci chiede delle spiegazioni. Ah, finalmente comprendiamo! Essi domandano " dove è la bestia „. Il cavallo che non è davanti, deve certamente star dentro; tanto vero — osserva uno mostrando il secchio con mimica espressiva — che gli si dà da bere per un buco. Il difficile è capire come è incastrato l'infelice quadrupede. Ettore vuol fare della propaganda pratica, ed apre la scatola del

motore mostrando i cilindri. Ma la gente sèguita a guardare sotto, con la più grande persuasione. E noi la lasciamo perplessa.

Abbiamo raggiunto i palanchini che ci avevano sorpassato al mattino. I mulattieri si sono precipitati di sella per reggere le cavalcature imbizzarrite; gli animali hanno fatto sgambettamenti di terrore; i palanchini, dopo alcune oscillazioni come boe sulle onde, si sono fermati un po' di trasverso a causa delle opposte opinioni sulla direzione da prendersi manifestate energicamente dalle mule attaccate al veicolo. E dalle tendine sollevate e scomposte abbiamo intravvisto ancora i dignitosi viaggiatori guardarci con aria di profonda sorpresa, non scevra da qualche preoccupazione; noi passavamo rapidamente gridando loro lieti addii. Era la nostra vendetta.

Ci siamo fermati alla sera ad un delizioso villaggio, Shin-pao-wan, di un'antichità patriarcale. Dentro alle mura vi è una quiete che seduce; non si ode che il cinguettare degli uccelli. Ad ogni porta, appese all'architrave, vi sono due o tre gabbie con delle allodole di deserto che cantano; i loro gorgheggi riempiono l'aria. È una musica strana, penetrante, piena, intensa, che la gente ascolta in silenzio seduta sulle soglie. I mongoli portano a migliaia dalle loro pianure di questi graziosi prigionieri canori per i quali i cinesi hanno un culto. I cinesi lasciano alle loro voci il dominio sopra ogni suono, quasi riconoscessero in esse qualche cosa di divino. La via del villaggio, allagata, s'è trasformata in uno stagno nel quale si specchiano le case e l'azzurro del cielo. Da lontane epoche quella piccola invasione d'acque deve essersi insediata fra le abitazioni, poichè è rispettata, e dei salici hanno avuto il tempo di crescere sulle sue sponde dissetandosi nell'onda quieta. La gente passa intorno, sugli alti marciapiedi. I carri non entrano nel villaggio.

Ecco avanzarsi un piccolo corteggio, una visione d'altri tempi: sopra una mula bianca bardata di seta rossa, passa una grande dama riccamente vestita di rasi ricamati, il volto colorato di bianco e di rosa, le piccole labbra tinte di sanguigno, la capigliatura guer-

nita di fiori. Una figura staccata da un vaso Chien-long. Non arriva qui la moda di Pechino; vivono ancora costumi di secoli andati. La dama è preceduta e seguita da servi; si reca forse ad una festa: ci fermiamo a guardarla mentre attraversa un ponticello ad arco, e scorgendoci essa si copre il volto con la manica graziosamente.

Abbiamo girovagato nel villaggio dopo aver lasciato l'automobile in un caravanserraglio fuori delle mura. Quando siamo rientrati abbiamo trovato il cortile pieno di gente, di cammelli, di carri, di cavalli. Erano arrivate delle carovane. Il personale dell'albergo era in gran faccende; misurava a cumuli enormi le granaglie per gli animali; correva a portare agli uomini vassoi colmi di riso fumante e alte pile di focaccie. In un angolo della corte uno stregone, per mezzo di una candela accesa e di parole magiche, faceva scongiuri per la guarigione di un vecchio mulo ammalato, il quale subiva l'incantesimo con rassegnazione in mezzo ad un pubblico silenzioso. Nelle ampie cucine fumose tutti i fuochi erano accesi, ed alla luce rossastra di fiaccole di sego s'agitavano i cuochi dal torso ignudo e sudante, simili a fabbri in un'antica fucina, intorno all'automobile un altro affollamento si ostinava a cercare la bestia. Ci siamo accorti che l'idea della bestia appare al contadino cinese come la spiegazione più logica del fenomeno. Soltanto, i più intelligenti ritengono non si tratti di un cavallo, ma di un qualche ignoto animale favoloso fatto prigioniero da noi; e quando odono il roco urlo della tromba dicono: Ecco la sua voce!

In quel tumulto da fiera sono apparsi due soldati russi, col fucile a baionetta in canna; erano soldati della Legazione che scortavano la posta russa per Kalgan e Kiakhta. Venivano da Pechino, e ci hanno portato notizie delle altre automobili che sapevamo giunte la sera precedente a Pa-ta-ling. Le avevano incontrate al di qua della Muraglia; esse avrebbero passata la notte a Huai-lai. Noi avevamo percorso dall'alba 65 chilometri, dei quali 20 col motore. Eravamo avanti agli altri di 35 chilometri; ci avrebbero raggiunto a Kalgan.

— *Il planzo è plonto!* — udimmo esclamare. Pietro era vicino a noi con le mani cariche di piatti, e ci sorrideva da dietro il fumo di vivande di sua esclusiva manipolazione. Pietro è anche cuoco.

Più tardi, fra il pranzo e il sonno, seduti fuori delle camere nostre, intenti a consumare delle sigarette, guardavamo l'ombra nera di grandi montagne profilarsi sul cielo stellato.

— Sono le montagne di Ki-mi-ni — ha osservato Borghese.

Nel cortile di un caravanserraglio cinese. — Ettore.

— Ancora delle ascensioni!

— E difficili. Kalgan è al di là.

— Passeremo?

— Chi sa! Domani sarà una giornata campale.

E lo fu realmente.

Partimmo che era ancora notte.

Appena un leggero chiarore, che pareva di luna, impallidiva le stelle all'oriente. Era difficile distinguere il sentiero, e il vecchio

capo dei *coolies*, pratico dei luoghi, andava avanti esplorando. Non potevamo arrischiarci a camminare col motore; e del resto avevamo ancora ben pochi chilometri di pianura da percorrere prima di arrivare ai passi montuosi di Ki-mi-ni. I nostri cinesi trainavano senza fatica seguendo il passo rapido del mulo, dell'asino e del cavallo. Al sorgere del sole eravamo ai piedi d'una grandiosa e singolare montagna, la Lian-ya-miao.

La Lian-ya-miao è isolata dagli altri monti, e più alta di tutti, ed ha l'aria di essere al loro comando. Essa è rasentata al sud dal fiume Hun, e domina per un tratto il suo corso dall'alto di immani rupi a picco. La strada per Kalgan passa in vicinanza dell'Hun-ho, un po' sulla riva del fiume, un po' sulle balze del monte, ora fra sabbie ed ora fra dirupi, s'inerpica e discende, finchè aggirate le montagne lascia il fiume e s'inoltra fra molli colline verso l'altipiano di Hsin-wa-fu, al cui limite, ai piedi di altre montagne, sta Kalgan.

Sotto alla Lian-ya-miao è costruita la città di Ki-mi-ni, nella pianura; agli angoli delle sue muraglie sorgono graziose pagodine, e qualche tetto di tempio dagli angoli sollevati, sormontato da draghi di maiolica e guernito di campanelli, s'erge al disopra delle merlature. Di Ki-mi-ni non si scorge altro. Essa è tutta chiusa fra le alte mura quadre, come tante città cinesi. Strane città vicino alle quali passiamo senza vedere il loro profilo, misteriose, che si difendono dalla curiosità come da un nemico. Camminando all'esterno dei loro bastioni, nel silenzio e nella solitudine, sembra quasi impossibile che dall'altra parte di quelle gran mura oscure ed eguali vi sia una popolazione, vi siano delle strade, delle case, dei mercati, della gioia e del dolore. Tutto è cinto da muri in Cina: l'Impero, le città, i templi, le case. L'ideale della vita cinese è una tranquilla prigionia.

Passati intorno alla città, ci siamo trovati subitamente in riva all'Hun-ho, nell'ombra della Lian-ya-miao le cui roccie ci sovrastavano.

Sulla vetta del monte abbiamo scorto un tempio. Come hanno

fatto a costruirlo? — ci siamo chiesti meravigliati. Pietro si è affrettato a rivelarcelo. Quel tempio non fu fatto dagli uomini. Nessun uomo ne sarebbe stato capace. La verità è che venne costruito da Buddha stesso. Egli discese dal cielo sotto forma di una vecchia, tanti secoli or sono, e in una sola notte eresse il santo edificio. E nella notte stessa, trasformatosi in un vecchio, egli costruiva un ponte sull' Hun, del quale esistono ancora le rovine. E Pietro ci ha indicato infatti i resti di una testata di ponte in

In Cina. — Il nostro pubblico.

pietra invasa dagli sterpi. È curioso come la leggenda d' un dio che viene a compiere lavori urgenti sulla terra sotto le spoglie di vecchio e di vecchia, sia comune fra i popoli dell'Oriente asiatico. Il tempio e il ponte mi rammentano che al Giappone, pure in una notte, la deessa Kwannon, sdoppiatasi anch'essa in un vecchio e in una vecchia, ha scolpito la propria effige in doppio esemplare su due giganteschi tronchi d'albero, ed uno di questi auto-ritratti si venera ancora a Kamakura, ove io pure l'ho visto. La divinità e la vecchiaia si fondono spesso nelle leggende asiatiche, forse perchè divinità e vecchiaia sono oggetto di una eguale devozione.

Il fiume era un po' gonfiato dalle pioggie; largo e torbido serpeggiava capricciosamente nel vastissimo letto sabbioso. In un punto, bruscamente, la montagna sporgeva il suo fianco di roccia fino alle acque. Nei tempi di magra le carovane guadano l'Hun, e proseguono il cammino sull'altra riva. Noi non ci arrischiammo a tentare la corrente alta. Decidemmo di prendere la via del monte, la quale si sollevava arditamente avanti a noi con un dislivello repentino, e spariva subito fra i dirupi.

E cominciammo la scalata.

Il sentiero era tagliato nella roccia. Seguiva tutti i crepacci del monte. Aveva dei serpeggiamenti così serrati, che in certi istanti a dieci passi non vedevamo più alcun passaggio, ed avevamo l'impressione di sboccare sull'abisso. Non ci lasciava mai indovinare i suoi giri; provavamo una continua sorpresa. Alla nostra destra s'innalzava la parete di roccia; costeggiavamo a sinistra il precipizio. In fondo ad esso il fiume. Al di là del fiume scoprivamo, ascendendo, un orizzonte che si apriva sconfinatamente, la valle del Sang-kan-ho, le montagne pallide del Hwang-hwa-shan, incerte, incorporee, lievi come spettri di montagne; spingevamo lo sguardo nel cuore dello Shan-si. A tratti il sentiero si restringeva; in certi punti era largo appena per il passaggio delle ruote; erano momenti d'ansia; sul ciglione in altri tempi erano stati costruiti muricciuoli di riparo, ora cadenti o caduti, e guardando in basso provavamo l'impressione d'essere sospesi. Vedevamo carovane di cammelli camminare lungo l'Hun, simili a file d'insetti. Talvolta dei macigni sporgevano sulla nostra testa, e, quasi istintivamente, affrettavamo e facevamo agli altri affrettare il passo.

La manovra dell'automobile era faticosa e difficile. Noi lavoravamo con i cinesi, ora alle ruote, a spingerne i raggi a colpi di spalla, ora a portare soccorso alle cordate, a dirigerne gli sforzi. I *coolies* erano ammirevoli. Qualche cosa delle nostre ansietà e del nostro entusiasmo era penetrato in loro. Attenti e volonterosi, davano tutta la loro forza e tutta la loro intelligenza. Nel duro lavoro mettevano dell'amor proprio. Avevano imparato il

Fra le roccie della Lian-ya-miao.

modo di superare certi ostacoli, e lo applicavano senza aspettare il comando. Studiavano i nostri gesti, cercavano d' indovinare le nostre intenzioni. Avevano capito benissimo il meccanismo dello sterzo, e quando vedevano le ruote anteriori così impigliate nelle fenditure o fra i sassi da rendere impossibile il dirigerle, correvano a liberarle, le forzavano a volgersi dal lato più utile, secondavano l'intenzione di Ettore che reggeva il volante. Il significato di alcune parole della nostra lingua non era più un mistero per loro: " forza, avanti, fermi, piano, attenti „ erano divenuti vocaboli eloquenti alle loro orecchie. Ed oltre a tutto ciò un buon umore inesauribile, una voglia d'esser contenti sotto ogni pretesto. Ad ogni mal passo superato era uno scoppio d'allegria. Dopo la concitazione intensa d'uno sforzo, trovavano la voglia anche di cantare, con voce affannosa. Festeggiavano le loro piccole vittorie. Trovavano mille argomenti di conversazioni e di risa, finchè il grido di *attenti* non li faceva tacere e non li curvava nuovamente sotto la corda tesa. Il vederci sempre pronti anche noi ad afferrarci alle funi, scamiciati, le braccia nude, e unire al momento del bisogno la nostra fatica alla loro, li spronava. Forse l' inorgogliva.

Non sapevamo mai che ora fosse, perchè non volevamo saperlo. In certi viaggi bisognerebbe sempre lasciare l' orologio a casa; esso è un cattivo compagno, che vi scoraggia mostrandovi quanto il tempo è lento a trascorrere. Noi vivevamo fuori del tempo. Avevamo l'impressione d'esser in marcia fra le montagne da un'epoca indefinibile: ciò abitua e rassegna. Il giorno maturava su di noi incommensurato. Il sole sfolgorante scaldava le roccie, le infuocava, le accendeva. Toccando le pietre ritraevamo le mani con la sensazione d'essere scottati. L' aria era immobile e calda sotto il riverbero; pareva che la montagna alitasse su di noi un suo respiro lieve da gigante addormentato. Alcuni *coolies* avevano denudato il loro torso color del bronzo, e la corda, appoggiata alla spalla, s'affondava nel muscolo, increspava la pelle; ma i denudati erano tutti portatori, ed avevano sulle spalle la carne già incallita

dalle assi dei palanchini e dai bilancieri dell'acqua. Sembravano insensibili al ruvido attrito, e raramente cambiavano di spalla alla fune con un loro moto rapido e caratteristico.

Ad un certo punto la salita cessava. Più ripida si presentava la discesa, sempre addossata al monte, precipitosa. Staccammo gli animali dal traino, sciogliemmo le corde per assicurarle alle imperniature delle molle posteriori. Ogni sforzo doveva essere rivolto a trattenere l'automobile nello scosceso declivio. Tutti gli uomini si prepararono, su due file, come per un *tug of war*. Ettore mise la leva del cambio alla prima velocità; così se le corde si fossero spezzate ed i freni non avessero agito, l'automobile non sarebbe precipitata con la spaventosa rapidità d'una caduta, ma sarebbe stata un po' trattenuta dal motore; in tal modo poteva essere ancora possibile dirigerla, se non salvarla. Quando tutto fu pronto si diede il segnale: Avanti! Il mostro grigio cominciò ad inabissarsi.

Pareva che volesse vendicarsi d'essere stato trascinato. Adesso era lui che voleva correre, attento alle inavvertenze degli uomini, pronto alla fuga, sensibile al menomo rallentarsi della tensione; si sarebbe detto che aspettasse il momento opportuno per ribellarsi, insofferente di quel controllo sulla sua forza. Bastava un attimo, bastava che si turbasse per un istante l'armonia degli sforzi, che l'assiduità dei muscoli si rilasciasse appena, e la gran macchina si slanciava avanti trascinando tutti; e per un tratto sembrava insensibile alla stretta dei freni. Gettati indietro, il mento sul petto, i piedi puntati al suolo, le gambe e le braccia irrigidite, i denti stretti, il respiro sospeso, cinesi e noi, tutti uniti, lottavamo. Era un momento breve, per fortuna. I freni nuovi, pieni d'olio, avevano lenta presa, ma alla fine mordevano. Ettore conosceva la sua bestia ed era fiducioso, sapeva domarla a tempo. Quando volevamo fermarci, correvamo a mettere grossi ciottoli sotto le ruote, con la premura di chi fabbrica una barricata per arrestare un nemico, e poi ci riposavamo lasciando l'automobile sola, inclinata in avanti in un atteggiamento d'ostinazione, le lun-

ghe corde serpeggianti a terra dietro a lei come due gran code. Presto raggiungemmo il piano, e riprendemmo lentamente il cammino fra la montagna e l'Hun.

Il sentiero ci condusse verso un villaggio, Shao-huai-huen, mezzo nascosto da folti salici e circondato da campi di riso. La strada s'era fatta fangosa. Il terreno viscido e nero, impregnato dalle pioggie, affondava. Metà dei raggi delle ruote vi spariva dentro, e la mota si attaccava ai cerchioni e alla gomme, vi si

Arrivo a Kalgan delle automobili francesi e olandese.

accumulava, dava alle ruote delle forme e delle dimensioni stravaganti; pareva che l'automobile scorresse su dei rulli di terra. E anche le nostre scarpe subivano degli incomodi aumenti; il fango le copriva di stratificazioni voluminose che scacciavamo di tanto in tanto scuotendo i piedi e lanciandole lontano. Scivolavamo, il passo si appesantiva. I *coolies* dovevano fermarsi ogni minuto a riposarsi. Abbiamo incontrato una carovana di muli, carichi di pellicce mongole; due di essi, spaventati dall'automobile, sono usciti dal sentiero e sono affondati fino al ventre.

In vicinanza del villaggio, la strada era coperta d'acqua. A destra e a sinistra, campi di riso cinti da alti margini e inondati

anch'essi. Non v'era da scegliere; bisognava passare. I nostri uomini denudarono le loro gambe, ed entrarono nel pantano. Il lungo guado pareva procedesse bene. Misuravamo con gli occhi la distanza della terra asciutta, pieni di speranza. Ancora due minuti, e saremmo stati in salvo. L'acqua gorgogliava sotto i passi.

Improvvisamente l'automobile si fermò.

— Avanti, avanti! — gridò Ettore.

— Imbecilli! — esclamammo — si riposano proprio in questo momento.

— Forza! Una sosta è terribile adesso. Si affonda!

Ma i poveri cinesi non si erano fermati volontariamente. Essi comprendevano bene il pericolo. Tiravano a più non posso, gridavano concitati. Le tre bestie puntavano le zampe sotto una grandine di frustate e allungavano i colli magri. Le corde erano tese, lo *chassis* gemeva. Inutile. La macchina pareva inchiodata. Più volte fu rinnovato il tentativo di smuoverla, ora lentamente, ora a strattoni; in ogni modo. Bisognava cercare altri mezzi. Ci preparavamo ad attaccare delle catene agli alberi e far forza con i paranchi. Ma i cinesi, tastando sotto l'acqua con i piedi nudi, sentirono che le ruote avevano urtato qualche cosa. Pietro ci riferì:

— Grosso sasso!

Un grosso sasso? Ecco le leve di ferro. Al lavoro. Ci accingevamo a demolire anche una montagna quando, palpando con le mani in cerca d'un punto d'appoggio per le leve, i *coolies* sentirono che non si trattava d'un sasso. E Pietro spiegò:

— Grosse radici!

Infatti erano le radici d'un gigantesco salice, che stava poco discosto, lieto di verde e indifferente come se non avesse avuto la più lontana responsabilità. Non v'era altro da fare che tagliare le radici a colpi di accetta. Un lavoro singolare e nuovo nell'automobilismo. Chi ci avrebbe visti ci avrebbe creduti intenti alla favolosa impresa di spaccare l'acqua. I colpi scendevano regolari, rasentando un bastone piantato sul fondo a segnalare il punto da colpire.

Le radici tagliate vennero legate, tirate, sbarbicate a forza di braccia, schiantate e distorte fino a sbarazzare completamente le ruote. E allora uscimmo dal pantano, velocemente, senza fermarci per qualche chilometro, contenti di ritrovare un sentiero che, per quanto cattivo, non celava insidie. Il sentiero ci riportò sulle sabbie del fiume, e poi di nuovo fra campi, boschetti e villaggi. Ad ogni pozzo ci fermavamo ad immergere le mani e la faccia nell'acqua fresca, voluttuosamente.

— *Where do you go?* — " Dove andate? „

Questa domanda in inglese, arrivataci mentre passavamo vicino ad un solitario tempio abbandonato, ci ha fatto rivolgere con somma meraviglia. Non abbiamo visto che un cinese, seduto all'ombra d'un albero, intento a guardarci. Era lui che c'interpellava? Sì, proprio lui.

— Dove andate? — ha ripetuto.

— A Kalgan. E voi, chi siete?

— Io sono un ingegnere della ferrovia di Kalgan.

— E che fate?

— Studio.

— Che cosa studiate?

— La ferrovia di Kalgan.

— Buon divertimento.

— Aspettate.

— Perchè?

— Voglio salutarvi.

E il bravo ingegnere ha interrotto lo studio della ferrovia di Kalgan, che somigliava molto ad un dolce riposo, ed è venuto gravemente a mostrarci che conosceva gli usi stranieri. Ha stretto la mano a tutti noi, ha ripetuto: Addio, addio! — ed è tornato all'ombra dell'albero.

Ci siamo fermati a mangiare delle perfide focacce in un albergo di villaggio, Shan-shui-pu. In quel mentre la corte dell'albergo ha risuonato dello scalpitìo di due cavalli arrivati al galoppo. Ne abbiamo visto scendere due soldati cinesi, stracciati, sporchi,

le cartucciere alla cintola, i fucili a tracolla, le daghe sulle reni, il tutto dominato da due faccie da briganti. Pietro è accorso:

— Soldati del mandarino di Hsin-wa-fu! — ci ha detto.

— Che vogliono?

— Venuti per ordine mandarino a vederci.

I briganti ci hanno veduto, sono rimontati a cavallo, e sono scomparsi.

Le automobili nel cortile della Banca Russo-Cinese a Kalgan.

Noi ci siamo rimessi in cammino. Poco dopo la montagna ci riprendeva.

Due contrafforti rocciosi avanzavano incontro a noi un tumulto di scogliere rossastre. Ancora due valichi! Ed eccoci di nuovo inerpicati fra i macigni.

La strada era peggiore di tutte quelle percorse fino allora. Non dovevamo tanto lottare contro la difficoltà di ripide e lunghe pendenze, come sulla Lian-ya-miao, quanto contro gli ostacoli opposti dalle asperità della roccia nuda. Camminavamo su degli scogli, tutti buche, sollevamenti, spaccature, sporgenze. Lo scorrere delle acque, lo zoccolo dei muli e il largo piede dei cammelli ave-

vano appena addolcito in tanti secoli le scabrosità più vive sopra uno stretto passaggio. L'automobile, per quanto si andasse con lenta cautela, oscillava sulle ineguaglianze del suolo, impuntava ora con una ruota, ora con l'altra, ricadeva di schianto dalla gibbosità delle pietre, aveva i cerchioni attanagliati in solchi profondi. Ed ascoltavamo preoccupati lo scricchiolare metallico dello *chassis* sforzato dalla trazione, il cigolare sottile del legno delle ruote, una quantità di suoni sommessi mandati non si sa da quale parte della macchina, leggeri lamenti dell'acciaio, appena percettibili, che parevano venire dal lavorio d'insetti distruggitori. Tutte le giunture dell'automobile subivano una tensione per la quale non erano create, e quei rumori significavano spostamenti infinitesimali, deviazioni minime, ma che potevano essere il principio d'una alterazione disastrosa. Era lo scheletro della macchina che soffriva, che si stancava, e la stanchezza delle macchine non si guarisce col riposo.

Ogni passo era, in alcuni punti, un problema da risolvere. Ettore guidava in piedi, per veder bene la strada vicina; aveva le mani scorticate dal volante che vibrava tutto e disobbidiva allo sforzo delle braccia.

Subitamente, due *coolies* abbandonano la corda gridando, e si azzuffano.

Tutti gli altri lasciano il lavoro, e fra urla infernali entrano nella mischia. Il vecchio capo soffia a perdifiato nel fischietto dell'obbedienza. Pietro, dall'alto della sella, grida anche lui. Noi non sappiamo che pensare. Un ammutinamento? Una rivolta?

Balziamo sui tumultuanti come guardie di sicurezza sopra una dimostrazione sovversiva, e sfolliamo con energia, finchè arriviamo a mettere le mani sui due primi cinesi, che intanto si erano afferrati per il codino e si graffiavano assiduamente il viso. Pareva una rissa di donne. " Che cos'è? — tuoniamo — Al lavoro! Avanti! „

— Pietro, che avviene?

L'impagabile Pietro ci spiega, e ci fa ridere. I due cinesi si

battevano per una questione d'amor proprio. Uno aveva detto all'altro: " Tu non fai forza, tu non lavori, perchè sei venuto? „ L'offesa era grave. L'altro (un ragazzo dall'aria di fanciulla, e che per questo avevamo soprannominato la Signorina) s'è slanciato sull'offensore per tirargli il codino, il che rappresenta agli occhi cinesi un'atroce vendetta. I compagni erano intervenuti per sedare la lite.

— Pietro, come finirà questa faccenda?

— Ma è già finita — ci risponde sorpreso — tirato coda finito tutto!

E veramente vediamo i nostri eroi, attaccati alla stessa cordata, lavorare ancora insieme senza l'ombra del rancore; della lite non conservano altro ricordo che qualche graffio sanguinolento che si asciugano di tanto in tanto col rovescio della manica.

Le difficoltà della strada hanno sùbito ripreso tutta la nostra attenzione.

Il sentiero s'incassava fra pareti di roccia, così vicine che noi le toccavamo tutt'e due aprendo le braccia. Con quale ansia attraversavamo quei singolari corridoi tortuosi! Ci sembrava che l'automobile dovesse rimanervi incastrata. Tornare indietro sarebbe stato impossibile. In basso, le pareti avanzavano talmente che una delle ruote doveva sempre montare un po' sulla sporgenza della roccia. La macchina camminava inclinata. Occorrevano un colpo d'occhio ed una sicurezza meravigliosi per guidarla. Era una questione di centimetri. Di centimetro, anzi. Talvolta Ettore, stretti i freni impetuosamente, e immobilizzata così la macchina, si volgeva esclamando con tono scoraggiato: Non si passa! — E bisognava por mano al piccone, abbattere qualche sporgenza, misurare, tentare ancora facendo tirare gradatamente i soli uomini, al grido di: *Ma-man-ti!* " Piano! „ Le nostre voci erano rimandate dagli echi, che pareva volessero anche loro avvertire: *Maman-ti!*

Il maggiore pericolo era per le ruote posteriori. Esse venivano talmente serrate in basso e sforzate fra le basi delle due

pareti, che tendevano leggermente a disporsi come le aste di una V. Temevamo che si spezzassero i raggi o si spezzasse l'asse del differenziale. Ma uscite dalle strette riprendevano, con nostra gioia, la loro posizione parallela. In alcuni momenti però non potevo fare a meno di pensare che forse avevano ragione i fautori delle piccole automobili. Cinque centimetri di meno di larghezza, e saremmo passati ad occhi chiusi per tutto.

Sulla soglia della Mongolia. — Le automobili si preparano ad attraversare le praterie. (L'*Itala* ed il Principe Borghese sono alla destra).

Ad una svolta abbiamo udito uno schianto, seguìto da uno scrosciare sinistro. " Ci siamo! „ — abbiamo gridato angosciosamente. L'automobile aveva urtato il fianco con violenza. Fortunatamente il danno era limitato al parafango, che s'era scheggiato, e al montatoio, che s'era torto e piegato indietro. Ettore fremeva; avrebbe pagato metà della sua vita per essere sùbito fuori da quelle gole che ci sembravano eterne.

Le gole cominciarono poi ad alternarsi con dei tratti sabbiosi. Le roccie s'impiccolivano e le sabbie aumentavano. Sulle falde dei monti, verso il nord, i venti impetuosi che vengono

dalla Mongolia hanno accumulato delle dune, hanno soffocato gli scogli sotto ai loro stessi detriti. Nei valloni la sabbia forma vasti declivi livellati che sembrano gran fiumi gialli. A poco a poco ci trovammo sulle vette tondeggianti di quelle dune, per passaggi scavati nella rena dal lungo transito delle carovane. E da lassù per la prima volta vedemmo, simile ad un oceano, azzurro e incerto nella limpidità dell'orizzonte, l'altipiano mongolo.

Là ci aspettavano le immense praterie e il deserto. Là era la fuga, la liberazione, la via dell'Occidente.

Agitammo in aria i cappelli e lanciammo nella serenità del cielo un grido d'entusiasmo: Evviva!

CAPITOLO V.

SULLA SOGLIA DELLA MONGOLIA

La curiosità d'un figlio di mandarino — Telegrafo e oppio — Lottando col fango — Kalgan — Fra Ta Tsum-ba e Tu Tung — Pronti.

La pianura mongola, con la sua apparenza da oceano, ha questo di singolare: di mostrarsi più in alto delle più alte montagne. Sembra gonfiata da una prodigiosa marea. Essa è a 1500 metri di altitudine. Si è osservato che la Cina è il paese dei controsensi: eccone uno, fantastico: le montagne in basso e le pianure in alto. Al di sotto delle sconfinate praterie, si profilano i monti di Kalgan, con le torri dell'ultima Muraglia disseminate lungo le creste.

La vista di quell'orizzonte, libero, aperto verso la mèta, ci infuse nuovo coraggio. Da dodici ore eravamo in cammino, ma la nostra stanchezza era sparita. Avanti, avanti! E a gran passi scendevamo i declivi scoscesi delle dune verso il piano sabbioso di Hsin-wa-fu. Dietro a noi, pallida nella lontananza, scompariva la Lian-ya-miao che avevamo superata al mattino.

La pianura è cosparsa di vecchie tombe, di archi pencolanti, di lapidi, di pagodine cadenti. Ci avvicinavamo ad una grande città, ed i dintorni delle grandi città cinesi sono sacri ai ricordi funebri; la morte santifica tutti quei personaggi che vi sono seppelliti, i cui spiriti hanno tanta importanza e tanta influenza nella

vita della gente. Hsin-wa-fu è il capoluogo del distretto, sede di un governatore, ha una guarnigione e persino una piccola fortezza, costruita dopo l'invasione straniera, e prudentemente nascosta in un boschetto di ontani fuori delle mura.

Vedevamo già le mura elevare le loro merlature sulla pianura ardente, tutte tremule nel riverbero del sole, quando la nostra attenzione è stata attirata dal sollevarsi d'una gran nuvola di polvere dalla parte di Hsin-wa-fu. Poco dopo ci siamo accorti che

Il primo alt in Mongolia.

essa veniva dal galoppo d'un gruppo di cavalieri. Il gruppo correva alla nostra volta. Si avvicinava rapidamente. Era formato da cinesi d'ogni condizione, a giudicare dai vestiti. Precedevano la cavalcata i due soldati dalla faccia sinistra venutici a vedere mentre mangiavamo focaccie a Shan-shui-pu. Quella gente veniva dunque proprio per noi. Appressatisi, tutti si sono fermati, senza nemmeno prendersi il disturbo di salutarci, ci hanno osservato attentamente per qualche minuto con evidente malcontento, poi hanno voltato i cavalli e se ne sono riandati via, a briglia sciolta.

Noi, che per un momento ci eravamo lusingati che fossero

venuti incontro in segno di ospitalità (ed avevamo preparato per l'occasione il nostro repertorio di saluti e di complimenti cinesi), non sapevamo spiegarci il fenomeno di quella manovra equestre. Ma Pietro aveva avuto il tempo di parlare con uno dei due soldati, e ci ha informati:

— Avere visto giovane uomo vestito seta azzurra, a cavallo lui avanti a tutti? — ci ha detto.

— Si; ebbene?

— Giovane esser figlio del mandarino. Avere visto grosso uomo con occhiali e cappello paglia come mio cappello? Grosso uomo essere grande letterato, maestro del figlio del mandarino. Altri essere amici, ufficiali, servi....

— Ma che volevano?

— Volere vedere correre automobile. Automobile non correre, tutti andare via non contenti.

E non avevano tutti i torti, conveniamone. Non càpita tutti i momenti al figlio del mandarino di Hsin-wa-fu, che deve essere un progressista, l'occasione di vedere la famosa macchina occidentale che fugge come il vento. Ed ecco che da Pechino l'arrivo di *chi-cho* è annunziato ufficialmente con un comunicato telegrafico del Wai-wu-pu. Si sa poi che uno di essi è passato vertiginosamente per villaggi e borgate pernottando a Shin-pao-wan. Dei soldati sono spinti in esplorazione e tornano a spron battuto portando la notizia: eccolo! Per vederlo correre bisogna andare lontano, evidentemente, e si forma una spedizione in regola che parte al galoppo. La meraviglia straniera appare all'orizzonte; si avvicina. Sembra lenta ad arrivare, forse per effetto dell'impazienza. Ancora un poco, e il figlio del mandarino col precettore e compagni finiscono per trovarsi davanti ad un lento carro massiccio tirato da un asinello, da un mulo, da un cavallo, coadiuvati da una volonterosa squadra di figli del cielo. No, in verità non avevano torto di mostrarsi profondamente disgustati di noi.

All'entrata del sobborgo, che si prolunga fuori delle mura come un riversamento disordinato della città troppo compressa,

una gran folla ci attendeva, messa in curiosità dal va e vieni della cavalcata mandarinale. Ci ha circondato, sollevando un polverone d'inferno, e ci ha accompagnati ad un caravanserraglio.

La nostra non è stata precisamente un'entrata trionfale. Ricevevamo quell'accoglienza popolare che per solito è riserbata alle compagnie di acrobati ambulanti: lo stesso pubblico, buontempone, curioso, e straccione, avido dello spettacolo e pronto a disperdersi al momento della questua. Siamo entrati nella corte dell'albergo, e la gente appresso. L'automobile s'è fermata nel mezzo, e il pubblico ha fatto cerchio. Non v'era modo di allontanarlo. Che volete, lassù vedono gli europei così raramente, hanno così poco contatto con loro, che non hanno avuto modo di conoscerli bene: perciò non li odiano. Avevamo un pubblico benigno e paziente. S'interessava ai nostri indumenti, ci ammirava dal cappello alle scarpe, sorrideva al suono delle nostre parole, e aspettava. Aspettava qualche prodigioso avvenimento degno di esseri che passano per prodigiosi; per di più i nostri *coolies* parlavano alla folla delle meraviglie del *chi-cho*.

L'amor proprio di Ettore subiva la pressione di parecchie atmosfere; Ettore soffriva; fin da quando avevamo incontrato il figlio del mandarino egli avrebbe voluto staccare il traino ed entrare a Hsin-wa-fu a tutta velocità. Alla fine sentì improvvisamente bisogno d'uno sfogo: girò la manovella del motore, impugnò il volante, abbassò la leva della messa in marcia. L'automobile balzò avanti e incominciò una furibonda corsa in giro al cortile, in mezzo ad una confusione indescrivibile, a un fuggi fuggi tumultuoso. Gli spettatori non sapevano dove rifugiarsi, correvano qua e là come si fossero trovati rinchiusi con un toro in furore. Ma si sono accorti subito che il toro era ammaestrato, che girava regolarmente intorno al pozzo, che ripassava con esattezza negli stessi punti, e non aveva la minima intenzione di far stragi. Allora si sono fermati. Però un altro pericolo più grave assai per loro è comparso in quel momento. È entrato dalla porta sotto forma d'una squadra di soldati cinesi armati di bastoni, coman-

dati da un ufficiale dall'aspetto piuttosto di *cooly* ma coperto di galloni d'oro. I bastoni si sono sollevati sulla folla, e sono anche ricaduti su delle spalle, ma non molto perchè dopo alcuni secondi non si sarebbe trovata più nemmeno una spalla da bastonare: il cortile era deserto.

Dopo questo completo successo le milizie hanno occupato posizioni strategiche: due soldati alla porta, due ai fianchi dell'automobile, due in fazione sulla strada, e l'ufficiale nella cucina dell'albergo. Potevamo riposare tranquilli. Il mandarino di Hin-wa-fu non ci era avaro di protezione e di difesa. Più tardi egli mandò un funzionario a chiederci quando ce ne saremmo andati. Poteva essere più premuroso di così?

Di Hsin-wa-fu vi è una cosa che io non dimenticherò mai: l'ufficio telegrafico.

Non lo dimenticherò quello straordinario ufficio, prima di tutto perchè dovetti percorrere quattro chilometri per andarlo a trovare, e quattro naturalmente per ritornare, e quel giorno noi ne avevamo percorsi cinquanta. In una via solitaria, dentro alle mura, i fili telegrafici scendono dai loro pali sopra una casa silenziosa come un tempio. Nel tempio trovai due telegrafisti molto assorti in una importante e delicata operazione che la legge cinese ha recentemente proibito: essi fumavano l'oppio, sdraiati sopra il kang, con le loro pipe a clarinetto in mano, avvolti nel fumo profumato, denso e grasso del narcotico.

— Posso spedire un telegramma? — chiesi gentilmente dopo aver scambiato i saluti di rito.

Silenzio. Io mi sedetti. Dopo qualche minuto ripresi:

— Avrei un telegramma da mandare....

Uno dei fumatori mi si appressò, fece non so quali faccende per l'ufficio, si affacciò all'uscio e gridò che si portasse del thè.

— Volete trasmettere un mio telegramma? — esclamai ancora.

Delle idee cominciavano a farsi strada nella mente del funzionario imperiale. Mi guardò e mi disse in un inglese approssimativo:

— Noi siamo in comunicazione diretta con Kalgan e con Pechino. Tre ore al giorno con Kalgan e tre ore con Pechino. Dalle sette alle undici con Kalgan e....

— Benissimo. Il mio telegramma va in Europa. Accettate telegrammi per l'Europa?

Silenzio. Arrivò il thè. Ne sorbii una coppa, mentre mi preparavo a scrivere il dispaccio. Poi ripetei:

— Accettate dunque telegrammi per l'Europa? Si o no?

In Mongolia. — Primo incontro cogli abitanti.

L'impiegato placidamente mi squadrò come se mi vedesse allora soltanto, e replicò con serenità:

— Europa? Noi siamo in comunicazione diretta con Kalgan e con....

— E con Pechino, lo so.... ma....

— Tre ore al giorno con Kalgan e tre....

— E tre ore con Pechino, lo so!

— Dalle sette alle undici con....

— Con Kalgan, lo so, basta! Grazie. A rivederci!

E fuggii furibondo, mormorando parole che, sebbene ricche

di espressione e di energia, non meritano la diffusione per mezzo della stampa.

Volevamo fare tutto il tragitto da Hsin-wa-fu a Kalgan — una quarantina di chilometri — col motore, salvo al passo di Yu-pao-tung, un valico di collina molto ripido ma breve situato a metà del percorso circa. Una parte dei nostri uomini era stata già mandata a Yu-pao-tung, e a mezzanotte aveva lasciato l'al-

Nella Mongolia meridionale.

bergo. Ma trovammo la strada così cattiva, fangosa o sassosa o sabbiosa, che dovemmo ricorrere ancora al traino per i primi quindici chilometri. Alle cinque del mattino del 14 Giugno riprendevamo lentamente il cammino in mezzo al monotono scalpiccìo dei cinesi attaccati alle corde, girando per vaste piane sabbiose, contornando dune.

Pare incredibile la quantità di sabbia che i venti della Mongolia trascinano dal deserto sulle campagne cinesi vicine alla frontiera. La sabbia si accumula dal nord sopra ogni roccia, sopra ogni ostacolo, come fa la neve spinta dalle tormente. A ridosso

delle mura di Hsin-wa-fu ve n'è andata tanta che ha finito quasi col seppellirle. Di esse emerge la merlatura.

In mezz'ora abbiamo avuto ragione del passo di Yu-pao-tung, incassatura scoscesa, dall'apparenza feroce ma in fondo abbastanza ospitale, la quale non ci ha opposto altre difficoltà che una pendenza del quaranta per cento, e la presenza di alcuni macigni, che si sono lasciati docilmente rotolar via per sgombrare il passaggio. In quella piccola gola è rimasto, isolato, sollevato, e perciò rispettato, un pezzo di strada pavimentata a larghe pietre, pietre che non sono della regione e che vi debbono essere state trasportate dal monte Shi-shan (al di là di Kalgan). È una sorprendente reliquia dell'antica civiltà cinese. Vi erano dunque delle vere strade, una volta, e belle, e comode. Cosa era mai in quei tempi lontani la Cina? Quali traffici, quale fiume di ricchezza scorreva per valli e per pianure, sopra vie mirabili e ponti superbi, verso Pechino? Quanti secoli sono passati?

Davanti ad un piccolo e grazioso tempio, contornato d'alberi, ci siamo fermati a preparare il motore e a mettere in ordine ogni cosa per andarcene a Kalgan senz'aiuti esteriori. Sono sopraggiunti dei mulattieri, dei contadini, dei ragazzi, e proclamata dai *coolies* la notizia dell'evento si è sparsa, è penetrata anche nel tempio. Un giovane bonzo è comparso in cima alla gradinata che conduce nel recinto sacro, ha guardato, ed è sparito per ritornare poco dopo sorreggendo e guidando un vecchio bonzo dal capo reclinato e tremulo. Ci siamo accorti che il vecchio era cieco. Il giovane gli raccontava tutto ciò che accadeva. Ed il cieco assistè così, senza vedere, alla portentosa fuga del carro magico attraverso quei luoghi che egli ben conosceva, attraverso la luce e i ricordi della sua giovinezza.

Ci parve quasi un simbolo quella cecità. Il simbolo dell'anima cinese. Non era forse intorno a noi tutto un popolo che viveva solo del passato, e che assisteva senza vedere al poderoso irrompere d'un presente a lui ignoto? Che cosa lasciavamo dietro di noi, fra quelle genti, se non l'impressione d'una violenza misteriosa?

Correvamo serpeggiando per letti di torrenti, per sentieri scavati dalle acque. Seguendo il fondo d'un largo fossato fummo fermati dal fango. Le ruote motrici giravano a vuoto strisciando nella mota, scavandola, affondandovisi.

— Tutta forza indietro! — gridò Borghese.

Le ruote girarono in senso contrario, ma l'automobile non si spostò d'un millimetro.

Il motore si riscaldava, e bisognò aspettare che si freddasse. Dei cinesi, che tornavano dal mercato di Kalgan, passavano sul ciglione del fosso. Domandammo loro di aiutarci, ad essi fuggirono a gambe levate, oscillando sotto il peso dei loro cesti a bilancia. Quella gran cosa che urlava, soffiava e faceva fumo li aveva atterriti. Ci eravamo rassegnati ad aspettare i *coolies*, ma dopo mezz'ora ci accorgemmo che il sole ardente aveva prosciugato un po' di fango smosso dalle ruote indurendolo. Rinnovammo i tentativi. E dopo qualche minuto constatammo che la macchina cominciava a muoversi, quasi insensibilmente. Le ruote giravano con una velocità da novanta chilometri all'ora, e l'automobile camminava a quella di novanta centimetri. Riuscimmo a farla arretrare di un metro, poi di due, di cinque; e da lì nuovamente avanti a tutta forza. Essa si ributtò nei suoi solchi, ruggendo, lanciando il fumo ad esplosioni. Lentamente progredì, tutta vibrante, raggiunse un terreno più secco, e allora ad un tratto, con un balzo felino, si slanciò avanti, libera.

Kalgan si nasconde fra gli alberi, all'imboccatura d'una valle. La scorgemmo all'improvviso, ad una svolta della strada. Si rivelò d'un colpo col suo panorama singolarmente cinese, simile a quelle città che si vedono dipinte sugli arazzi del Fu-kien, varia, pittoresca, distesa sulla riva d'un largo fiume sassoso — il Ta-ho (il " Gran Fiume ") — profilata sullo sfondo alpestre offerto dai fianchi bruni e dirupati dal monte Shi-shan, sollevante delle vecchie pagode, dei *pae-lô* — archi votivi —, dei bizzarri tetti di templi, irregolare, formata da disordinati aggruppamenti di casupole, di palazzi, di alberi, da una confusione di edifici e di piante che

pare si affolli all'imboccatura del gran ponte di pietra sul Ta-ho per attraversarlo.

Noi non lo abbiamo attraversato. Gli antichi e monumentali ponti cinesi c'incutevano troppo rispetto. Preferivamo i guadi. Scendemmo nel letto del fiume, dove tutta una popolazione di conciatori era intenta a lavare pelli di capra mongola nella corrente, grandi cataste di pelli dalla lana fioccosa che facevano pensare ad un immenso gregge scorticato. Si sentiva nell'aria l'odore del cuoio e delle concie; veniva dalla città stessa nei cui vicoli c'immergevamo; passavamo fra capanne di fango cinte da palizzate, fra abituri di sobborghi che hanno un aspetto positivo, che dicono già della vicinanza di terre e di genti selvagge. Sboccammo in un mercato brulicante di mongoli dal berretto di pelo, ingombro di baracche, pieno di carri, di cavalli, di gridi, di frastuono. La gente ci faceva largo stupita, e ci sentivamo come seguiti da una scìa di silenzio. Dei soldati in casacca rossa correvano precedendo un palanchino circondato da ufficiali a cavallo, uno dei quali reggeva con solennità un ombrello rosso, distintivo del comando: passava un gran mandarino, il presidente della giustizia di Kalgan, un bel cinese grasso e tondo, somigliante a quei mandarini di porcellana dalla testa snodata che dicono sempre di sì. Siamo entrati nella " Città Alta „ che s'insinua nella vallata. In mezzo alla via ci aspettava un europeo.

Era il signor Dorliac, direttore della succursale della Banca Russo-Cinese, che ci offriva ospitalità.

Accettammo con riconoscenza il gentile invito di quell'eremita della civiltà, il quale vive lontano dai suoi simili in una specie di casa cino-europea, diciamo pure russo cinese, iniziando i nativi ai misteri della cambiale. Il cortile della Banca diventò il laboratorio di Ettore; gli uffici divennero il nostro accampamento. In poche ore l'*Itala* riprese il suo aspetto normale, dopo di aver licenziato la cassetta da imballaggio per riaddossarsi la carrozzeria con i suoi serbatoi. Trovammo pronto il nostro primo deposito di benzina e d'olio, che i serbatoi assorbirono. Per dimi-

nuire le cause di riscaldamento del motore, in previsione di torride temperature, furono messi ai cilindri i tubi di scarico immediato, come ne hanno le macchine da corsa, innestati al cofano del motore, simili a due piccole trombe da fonografo, per i quali i vapori di benzina incandescenti possono sfuggire liberamente appena formati.

I lavori di Ettore erano sorvegliati da un enorme pubblico. Le autorità avevano mandato sei soldati a vigilare l'ingresso della

Il nostro accampamento in Mongolia.

Banca, con l'ordine di non fare entrare nessuno. Grave errore. Ogni soldato cinese ha, naturalmente, un certo numero di amici, di parenti, di creditori, verso i quali deve mostrarsi condiscendente e gentile lasciandoli passare quando è di guardia. Ma il numero di creditori, di parenti e di amici di sei soldati cinesi equivale alla popolazione media di una città. Ecco la ragione per la quale, da una porta chiusa a chiavistello, puntellata da una trave, e custodita da sei sentinelle, entrava un' invasione a getto continuo. Se i soldati di guardia fossero stati dodici, la Banca sarebbe stata saccheggiata. Molto pubblico era salito sui tetti vicini; ed

una processione di gente scalava la montagna Shi-shan, si appollaiava sulle sporgenze delle roccie, noncurante del pericolo delle frane che sulla Shi-shan fanno continuamente vittime, e spiava da lontano i segreti dell'Europa.

Dei missionari venivano a visitarci, vestiti da cinesi ma coperti da un cappello europeo; ci narravano con grande evidenza gli orrori della rivolta boxer a Kalgan, la quale avrebbe fatto certamente una vittima e un martire di ogni missionario, se ogni missionario non fosse fuggito prima per la via della Mongolia. Uno di loro ci dava preziosi ragguagli sulla Mongolia che conosceva benissimo; da tanti anni vi andava a distribuire delle Bibbie ed a comperarvi dei cavalli, facendo eccellenti affari ippospirituali. Venne a trovarci anche la Colonia russa al completo, composta di tre membri; e intorno al samovar ascoltammo le loro tre gravi voci parlarci dolcemente della Siberia con un melanconico senso di nostalgia. In quel momento, trovandoci fra europei, gustando del thè russo e degli eccellenti prodotti della cucina slava, provavamo quasi l'illusione d'aver già superato parecchie migliaia di chilometri. Ma non ne avevamo superati, ahimè, che 240 circa, dei quali 95 a forza di motore.

Fu proprio, quella, una giornata dedicata alle esigenze mondane. Le autorità cinesi, oltre a fornirci un corpo di guardia, avevano fatto affiggere per la città una proclamazione che ci riguardava. Il popolo di Kalgan era avvertito del nostro arrivo; esso doveva considerarci come amici, non avendo noi alcuna intenzione ostile, e perciò rispettarci; il popolo di Kalgan doveva sgombrare il passo alla nostra macchina, non avvicinarsi ad essa e tanto meno toccarla, potendone risultare delle gravi disgrazie; i trasgressori sarebbero stati imprigionati e condannati a pene da decidersi. Numerosi bolli ufficiali, rossi e quadrati, convalidavano la proclamazione che il popolo di Kalgan si affollava a leggere nei crocicchi. Noi dovevamo un ringraziamento alle autorità, e ci recammo a far visita al *Ta Tsum-ba,* cioè al rappresentante del Wai-wu-pu, altissimo personaggio la cui autorità si estende sulla

Mongolia, una specie di ministro della frontiera, il cui nome personale è Te Tsui. Sulla sua casa sventolava la bandiera gialla col drago.

Il Ta Tsum-ba ci aspettava, ed egli e il suo seguito s'erano messi in gran gala per riceverci. Abiti ricamati, cappelli da cerimonia sormontati da bottoni di tutti i colori, penne di pavone oscillanti da quei bottoni sulle nuche, cinture variopinte, scarpe di raso. Quando ci ha visto si è stretto cordialmente le proprie mani, secondo l'etichetta cinese; tutti si sono stretti le mani; e poi inchini, complimenti, auguri di lunga vita, ogni cosa condita con numerose tazze di thè profumato alla rosa e al gelsomino, e con abbondanti dolciumi di natura misteriosa che il Ta Tsum-ba ci offriva con le sue stesse dita dalle lunghe unghie inanellate di giada — onore straordinario.

Le preoccupazioni di Te Tsui erano quelle del Wai-wu-pu. Ci domandò se in viaggio prendevamo appunti, se facevamo delle osservazioni sulla strada....

— Appunti? osservazioni? Mai! — rispose il Principe.

— E a Irkutsk — domandò il Ta Tsum-ba — a Irkutsk certamente prenderete il treno....

— No.

— E pure, tutti coloro che vanno per la Mongolia in Europa prendono il treno a Irkutsk! — osservò il dignitario meravigliato. — È molto comodo. Fra dieci anni vi sarà il treno anche qui.

Dopo la visita al Ta Tsum-ba, la visita al *Tu Tung*, ossia al generale tartaro che la tartara corte di Pechino mette al fianco di ogni governatore cinese come controllore, comandante le milizie governative e perciò onnipotente, vero tutore di tutto il mandarinato provinciale. Il Tu Tung di Kalgan si chiama Chen Sung. Abita un palazzo che pare un tempio, cinto da un muro rosso; e dalle alte antenne ornate di appendici bizzarre indicanti il *fu*, o casa ufficiale, sventola con la bandiera dal drago anche lo stendardo militare.

Altri abiti ricamati, cappelli da cerimonia con lunghe frangie

rosse, bottoni, giade, penne di pavone, cinture variopinte, scarpe di raso, auto-strette di mano, inchini, complimenti, thè profumato, champagne, dolciumi.

Il Tu Tung è pure un amico della ferrovia, quando la ferrovia è fatta da cinesi, s'intende. Ma è nemico dei tunnels. Egli è stato una volta in ferrovia, sulla linea di Han-kow; non è dunque un conoscitore puramente platonico; parla per esperienza. Finchè si corre all'aperto, tutto va bene, ma quando si entra in una galleria, si prova l'impressione più sgradevole.

— Ma non c'è alcun pericolo — osservò Borghese.

Lo sapeva bene il generale tartaro che non v'erano pericoli, diamine. L'impressione sgradevole veniva per l'oscurità.

— Si fa conto che sia notte — insinua il Principe sorridendo.

Ah, non è la stessa cosa. Il Tu Tung Chen Sung, attraverso l'interprete, spiega. Spiega, e rivela un po' degl'ignoti orizzonti dell'anima cinese, un po' della raffinata sensibilità orientale:

— L'oscurità della notte e quella del tunnel sono completamente diverse. Non si somigliano nemmeno. Quella della notte è dolce, quella del tunnel è aspra.... Vi è tanta differenza come fra la felicità e il dolore.... L'oscurità della notte apre, l'oscurità del tunnel chiude....

Dopo questa lezione sulle varie oscurità, siamo tornati alla Banca, appena in tempo a ricevere la visita del Ta Tsum-ba. Arrivavano carrette con gli ufficiali del sèguito. I dintorni erano gremiti di popolo, i cui gridi ci hanno avvertito dell'appressarsi del mandarino. Scortato da soldati un palanchino portato da una falange d'uomini è entrato nel cortile, e ne è emerso Te Tsui, con abiti superbi di ricami d'oro, collana d'amatista, ventaglio. La Banca Russo-Cinese fu piena d'un fruscìo di seta.

Uscendo, il Ta Tsum-ba volle vedere il *chi-cho*. Trovò molto ingegnoso il sistema per suonare la tromba senza soffiarvi dentro con la bocca. Osservò attentamente la macchina andare avanti e indietro, e rientrò nel suo palanchino dopo averci stretto la

mano all'europea — concessione ai nostri usi fatta per uno speciale riguardo agli uomini e al luogo. *Shu-ba!* " Largo! „ — gridarono i soldati alla folla, coi bastoni in aria, e il corteggio si allontanò.

Venne poi il Tu Tung, con un sèguito anche più grande. Noi eravamo gonfi di orgoglio e di thè, sopratutto di thè. È incalcolabile il numero di tazze che l'etichetta ci aveva obbligato ad ingoiare. Era notte, e ancora ricevevamo delle visite di ceri-

Tipi di ragazzi Mongoli.

monia. Il samovar del signor Dorliac era continuamente sotto pressione, come una locomotiva. All'ora del pranzo venne anche E-Le-He-Tai. Esso è un mandarino interprete del Wai-wu-pu, che parla e scrive l'inglese, e che non aveva avuto modo di esprimerci la sua simpatia alla presenza del Ta Tsum-ba. Venne ad esprimercela vestito di seta rossa; magnifico; pareva un cardinale cinese. Aveva indosso oggetti di valore che volle regalarci per ricordo: al Principe una gran borsa ricamata, a me una taschetta da essenze odorose, piena di resina canforosa che i cinesi masticano per dare all'alito un profumo da guardaroba, ad Ettore una bor-

setta da tabacco. E-Le-He-Tai era entusiasta dell' automobile, chiese il favore di potervi fare un giro, il che gli fu concesso. Mi parve che il nostro buon amico nell'ortodossia cinese rappresentasse il più simpatico modernismo, ma laggiù è pericoloso essere modernisti. Le scomuniche massime colpiscono in modo così radicale!

Persino alcuni bonzi d'un vicino tempio, arrampicato in modo pittoresco sulle falde della Shi-shan, vennero a vedere l'automobile. Quel tempio ha un gong che suona un tocco ogni minuto durante tutta la notte. Alla fine noi rimanemmo soli con quel suono, grave, dolce, d'una solennità indicibile, suggestivo. Aveva l'insistenza d'un avvertimento. La nostra fantasia ci portava lontano, e quel rintocco ci richiamava severamente, come una voce che si levasse per noi, una voce che riempiva di sè lo spazio che si spandeva con la regolarità di un gran respiro, che a poco a poco si trasformava ai nostri sensi, diveniva più vasta, più profonda, più strana, vibrante come un coro lontano, unione di mille suoni e di mille lamenti. Ci parve di ascoltare in essa la voce favolosa della notte cinese.

La mattina dopo — 15 di Giugno — fu spesa in una ricognizione a cavallo verso la Mongolia. La strada fu trovata in parte percorribile col solo motore. Le ultime alture sarebbero state superate con l'aiuto dei *coolies* e dei muli. Poi cominciava la prateria. Dopo la traversata compiuta nei giorni precedenti, tutto ci sembrava facile. Ma un pericolo ci minacciava: la pioggia. La valle dello Shi-shan-ho in tempi di pioggia va soggetta a inondazioni repentine e impetuose, e siccome la strada è precisamente il letto del fiume, le carovane sorprese dalla furia delle acque non hanno scampo. I disastri vi sono frequenti, ed ogni piena porta a Kalgan, insieme ad alberi sradicati, a carogne di muli, di cammelli, di pecore, anche dei cadaveri. Quel giorno stesso piovve per qualche ora, e il tempo prometteva di peggio. Aspettavamo dunque con impazienza l'arrivo delle altre automobili, che sapevamo giunte a Hsin-wa-fu.

Per andare da Kalgan a Urga vi sono due strade. La principale, la più nota, è la strada detta mandarina, che gira un po' a nord-ovest per circa ottocento chilometri fino al villaggio di Sair-ussu dove si biforca in due rami, dei quali uno volgendo al nord si dirige a Urga, e l'altro piega a ponente, entra nella regione montuosa degli Altai, e per Kobdo, attraverso la terra dei Calmucchi, va a Semipalatinsk. L'altra strada, ad una quarantina di chilometri da Kalgan punta al nord, e va dritta a Urga. La prima è più frequentata, ha stazioni di posta e mercati, è percorsa con carrette cinesi, ed è generalmente preferita, per quanto sia più lunga di qualche centinaio di chilometri. La seconda non è che un sentiero da cammelli, ed attraversa regioni quasi assolutamente deserte dal principio alla fine. I cinesi le distinguono appunto con i nomi di " Strada dei carri „ e " Strada dei cammelli „. Noi abbiamo scelto la strada dei cammelli.

La scelta è logica, per quanto possa sembrare bizzarra. Il transito in genere, e il passaggio dei carri in specie, rovina il terreno e lo rende difficile all'automobile. Nella Mongolia e nel deserto di Gobi avremmo potuto correre velocemente soltanto sopra terreno vergine. Su certe pianure, la migliore strada per l'automobile è dove non c'è strada affatto. Pochi anni or sono non avremmo potuto arrischiarci senza guide nelle sconfinate praterie mongole e nel deserto; adesso sulla strada dei cammelli v'è una guida infallibile: il telegrafo. Si segue ciecamente la linea dei pali per circa 1200 chilometri, e si arriva ad Urga. In regioni così lontane, per le sconfinate solitudini dell'Asia centrale, la vicinanza del telegrafo era per noi la vicinanza del nostro mondo. Ed ecco un'altra ragione della scelta.

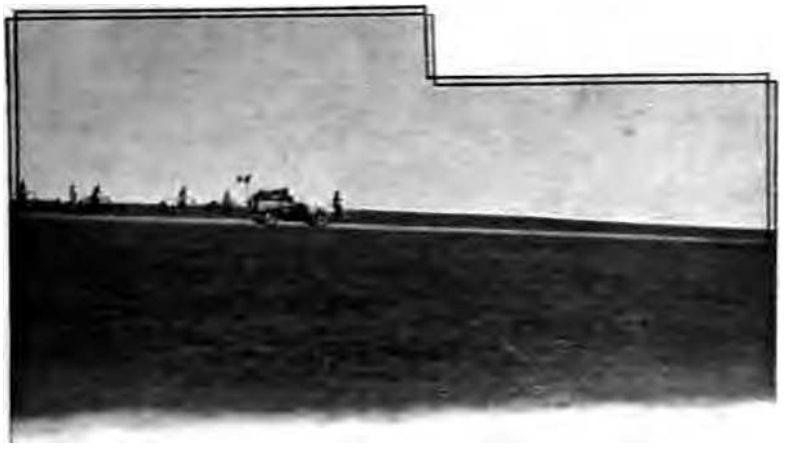
Il mattino del 16, alle otto, udimmo un gran vocìo di popolo. Corremmo sulla via. Una notizia aveva traversato fulmineamente la città, dal ponte sul Ta-ho alla Banca Russo-Cinese: Arrivano! — Erano i nostri amici francesi che entravano in quel momento nella città bassa. Andammo ad incontrarli festosamente. Strette di mano, saluti, racconti. Essi avevano passato la notte

accampati a trenta *li* da Kalgan. Il loro viaggio era stato pure faticoso, ma piacevolmente interrotto alla sera dalla vita da accampamento, con le sue svariate occupazioni, le improvvisate cucine all'aria aperta, le lotte contro la pioggia, i risvegli nel fresco dell'alba. Sotto alla Lian-ya-miao essi avevano trovato l'Hun guadabile, ed avevano potuto evitare un'ascensione pittoresca e detestabile; ma non avevano avuto modo di evitare le altre, più aspre e più difficili.

In un momento il cortile della Banca sembrò trasformato in un'officina. Per tutto bidoni d'olio e d'essenza, chiavi inglesi, martelli, gomme, pezzi di ricambio gettati alla rinfusa. Le automobili mostravano a nudo i loro lucenti organismi per le aperture dei cofani, e si offrivano docilmente alle toilette. I meccanici, le mani intrise di grasso, sparivano carponi fra le ruote, vi si distendevano, giravano martinetti, svitavano dadi, martellavano, pulivano. Tutte le parti superflue erano smontate e gettate via per rendere le macchine più leggiere; Pons segava i suoi parafanghi, Bizac toglieva i " silenziosi „ — quei pesanti cilindri che comprimono il gas per lasciarlo sfuggire senza rumore. Poi i motori erano provati, ascoltati, provati ancora, e il cortile s'empiva di frastuono, di fumo, di puzza. Alla sera tutte le automobili erano pronte. Il bagaglio s'era aumentato di alcune pellicce di capra che Pietro aveva comperato per noi al mercato.

Fu un banchetto melanconico quella sera alla mensa del signor Dorliac. Eravamo un po' stanchi; e non avevamo nulla da dirci poichè tutte le menti erano piene d'uno stesso pensiero e tutte le anime d'una stessa impazienza. Stavamo per lasciare con Kalgan ogni contatto con la civiltà. Fino allora ci eravamo trovati in condizione da poter ricevere da Pechino pronti aiuti; avevamo attraversato regioni popolose e ricche; eravamo stati sempre circondati da una folla di gente; il ritorno sarebbe stato facile; il mare era vicino, e il mare è la strada di casa. All'indomani ci saremmo slanciati nell'ignoto, soli. Era un momento decisivo. Era il *lâchez tout* dell'aeronauta. Anche noi ad un certo

momento avremo detto ai nostri uomini *liche: tout*, e saremmo scomparsi in una immensità. La partenza da Pechino non ci era apparsa così piena di solennità, come quest'altra partenza che aspettavamo con desiderio febbrile e con ansia. Perchè a Pechino avevamo avanti a noi Kalgan, e a Kalgan avevamo avanti a noi il centro dell'Asia: incognita affascinante. Urga, la più vicina città, era a sette gradi di latitudine.



Sulle praterie Mongole.
L'automobile in corsa seguita al galoppo da una cavalcata di Mongoli.

Alla fine del pranzo toccammo i bicchieri colmi, fraternamente, francesi, italiani, e il nostro ospite russo, e dopo uno scambievole sincero augurio ci separammo ricordandoci l'ora della partenza:

— Alle quattro dunque?

— Alle quattro, buon riposo.

— *Au revoir!*

CAPITOLO VI.

PER LE PRATERIE MONGOLE

Nel letto d'un fiume. — Fra le torri della « Wan-li-chang-cheng » — Salpando nel mare verde — All'accampamento — Ospitalità mongola — Verso il deserto — Pong-Kiong.

" Lasciammo Kalgan stamane. Passiamo ora il confine mon-
" golo. Sono le otto del mattino. Terreno ottimo. Abbiamo per-
" corso col motore il letto del fiume Shi-shan per 25 chilometri.
" Superammo facilmente 1828 metri di altitudine. Paesaggio in-
" cantevole ".

Questo dispaccio, scritto in piedi, frettolosamente, sopra un foglio di taccuino, consegnai al mattino del 17 Giugno ad un giovane e cortese *attaché* della Legazione francese, che ci aveva accompagnati a cavallo fino al principio delle praterie, scongiurandolo di rimetterlo prima di sera all'ufficio telegrafico di Kalgan. Se gli avessi affidato un documento dal quale fosse dipesa la salvezza d'un esercito, non sarei stato meno solenne nelle mie raccomandazioni, e meno appassionato nei ringraziamenti.

Un giornalista è sempre disposto a considerare lo smarrimento d'un suo telegramma come una grave sciagura. Egli ha un po' la passione dello storico, e un dispaccio perduto rappresenta una lacuna irreparabile nella immediata storia che egli scrive. E poi, è anche in lui un certo affetto paterno per quelle sue af-

frettate registrazioni dei fatti, e le accompagna col pensiero nel loro cammino; calcola le ore che impiegheranno a giungere a destinazione, calcola le differenze di tempo fra regione e regione, le vede arrivare alla redazione, di notte, al momento del lavoro, fermarsi fra le carte d'un gran tavolo, sotto la luce delle lampade elettriche.... Lo smarrimento equivale ad un tradimento. Viaggi, spese, fatiche, possono essere resi inutili da un futile evento che faccia rimanere un dispaccio in fondo alla tasca di qualcuno o

Cavalieri Mongoli.

sull'erba d'un sentiero. Alla puntualità d'un servizio giornalistico concorrono talvolta le più svariate circostanze, la rapidità di un cavallo, l'onestà d'un cinese, il bel tempo. L'incertezza sulla sorte del proprio lavoro è una delle pene più angosciose per un corrispondente in lontane regioni, costretto a ricorrere ad ogni mezzo per far giungere i suoi dispacci al più vicino ufficio telegrafico, impossibilitato a ricevere comunicazioni dirette, isolato, all'oscuro di tutto, sperduto nel dubbio.

Io tenevo immensamente al recapito di quel breve telegramma anche perchè in quel momento mi sembrava rinchiudesse la più

importante notizia del mondo: " Passiamo ora il confine mongolo ".

Ripetevo queste parole a tutti con una sorta di entusiastico stupore. Eravamo in una valletta erbosa, fra le ultime ondulazioni del terreno, fra collinette tondeggianti e molli che facevano pensare ad un estremo propagarsi sulla pianura di quella tempesta di monti che avevamo attraversato, e che vedevamo all'oriente ancora alta sull'orizzonte. Allo sbocco della valle scorgevamo la

L'impiegato telegrafico Cinese della stazione di Pong-Kiong in Mongolia e la sua bambina.

prateria sfumare lontano, livellata ed eguale. Ci eravamo fermati per fare gli ultimi preparativi.

Il viaggio mattutino era stato magnifico. Avevamo dovuto aspettare per partire che le porte di Kalgan si aprissero. Per una consuetudine che risale certamente a tempi di guerre e di sorprese, le città della Cina chiudono ogni sera le loro porte, alle quali dei soldati sono messi di guardia. Per la via deserta eravamo arrivati di fronte ad una porta chiusa e ad una guardia che dormiva. La guardia s'è svegliata, la porta s'è spalancata, e alla prima luce

dell'alba correvamo nella stretta valle dello Shi-shan-ho, zigzagando sulle ghiaie del fiume per evitare i macigni e i ciottoli.

La valle, chiusa da colline scoscese, era piena d'ombra anche quando le sommità rocciose dei monti cominciavano ad accendersi della luce rosata del sole nascente. Il giorno dominava già in alto, e la notte si rifugiava in basso; pareva nascondersi per non essere vinta, indugiava a dissiparsi, velava di penombre violastre quella tortuosa gola che noi risalivamo con una velocità di venti chilometri all'ora.

I tubi di scaricamento applicati ai cilindri del motore mandavano fuori i gas della combustione con esplosioni formidabili, assordanti, violente come colpi di carabina, e così rapide e serrate da darci l'illusione d'avere con noi una mitragliatrice in pieno funzionamento. L'eco di questo strepito riempiva la vallata. Dovevamo gridare per intenderci. Pietro sembrava esterrefatto. Trasportavamo anche Pietro con noi, issato sul bagaglio; s'era attaccato alle corde per resistere alle oscillazioni e ai sobbalzi dell'automobile, e rimaneva fermo e zitto, desiderando forse in cuor suo di trovarsi in quel momento sulla groppa del più indomito cavallo della Cina piuttosto che là sopra.

— Si va bene Pietro? — gli chiedeva Borghese, con la massima buona fede, mentre guidava la macchina.

E Pietro con una indecisione eloquente:

— Ss.... si!

Sopra un'altura, si erge una gran roccia, strana, simile al rudere d'un castello medioevale, con delle punte aguzze che ricordano rovine di torri. Il castello è forato; dalla valle si vede il cielo attraverso un'apertura dello scoglio, regolare, simile all'apertura d'un qualche ponte massiccio. Nell'alba quella singolare costruzione della natura, ancora oscura e che si disegnava nitidamente sul cielo sereno, aveva una sinistra imponenza. I Mongoli che passano nella valle la guardano con un rispetto quasi religioso. Vi è una leggenda intorno a quella roccia. Un giorno Jingis-Kan, il Conquistatore, che è un dio nella memoria dei Mongoli, passando alla

testa d'un esercito per quella stessa strada che noi percorrevamo in automobile, si fermò sotto al bizzarro castello creato dal caso, e come riconoscendovi un significato guerresco ed ostile, tolse una freccia alla faretra, l'adattò alla corda dell'arco, e la scoccò. La freccia colpì in pieno la roccia. La conseguenza di quel colpo imperiale? Il buco. Quell'apertura da ponte non è altro che la ferita alla montagna fatta da Jingis-Khan. È vero che la ferita è tanto grande che un uomo a cavallo, e forse anche in automobile potrebbe passarvi attraverso, ma chi può mai dire quanto fossero grosse le freccie di Jingis-Khan e quanto potenti le sue braccia?

Alla fine la valle si restringe e il fiume diventa burrone. Cominciava l'ultima ascensione. Ai piedi della salita aspettammo i *coolies*, che partiti alla notte da Kalgan non erano ancora giunti. Le altre automobili, rimaste indietro, ci seguivano lentamente. Osservavamo un vecchio tempio a mezza costa, quando vedemmo comparire per il sentiero sassoso un curioso individuo. Era un cinese alto alto, magro magro, una specie di grossa mummia disseccata, che portava accuratamente un vassoio pieno d'uova, una theiera, delle coppe, e che vistosi guardato ci faceva dei grandi inchini avvicinandosi. Il suo viso giallo e ossuto aveva un largo sorriso da teschio. Egli depose in terra il vassoio, versò il thè nelle coppe e ce le offrì, poi ci offrì le uova, e ci diede il benvenuto. Dovevamo al Ta Tsumba l'onore della sua conoscenza. Il nostro buon amico aveva mandato alle autorità dei paesi che noi avremmo attraversato l'ordine di renderci omaggio. Ma in quelle regioni mezzo deserte, di autorità non ve n'era che una, e precisamente quella brava mummia sorridente, capo di una piccola e povera popolazione annidata sulla montagna. Egli era disceso all'alba fino al piccolo tempio, dove s'era messo a far bollire l'acqua del thè, a cuocere le uova e ad aspettarci. Quando ci aveva visti da lontano, s'era precipitato con le sue lunghe gambe ad incontrarci. Salutammo cordialmente l'autorità, e l'autorità si affrettò a presentarci un taccuino facendo il gesto di scriverci sopra.

— Come! — esclamammo. — Un collezionista d'autografi?

— Volere scrittura — ci avvertì Pietro — per mostrare al Ta Tsumba che avere obbedito suo comando.

— Ah, un ben servito allora!

E scrivemmo, il Principe ed io, tutto il bene possibile ed immaginabile dell'uomo magro, il quale intanto mangiava tranquillamente le sue uova e beveva il suo thè.

I *coolies* arrivarono, con cinque muli, e pochi momenti dopo vedevamo abbassarsi ai nostri piedi allontanandosi la valle dello Shi-shan-ho. Ci arrampicavamo sulle giogaie dell'ultima Gran Muraglia.

Non rimangono che le torri dell'immensa *Wan-li-chang-cheng*. Fra l'una e l'altra si distende un lungo cumulo di sassi, ed è quanto resta delle mura cadute. I muraglioni avevano l'anima di fango; le torri di pietra. Per questo dopo ventun secoli di vita esse sono ancora salde ai loro posti di vedetta. Sorsero duecento anni prima di Cristo. Da allora sono scomparse tante città, si sono dispersi dei popoli, si sono estinte delle civiltà, degl'imperi sono caduti, ed esse rimangono. Rimangono soprattutto perchè sono inutili. Al mondo resiste meravigliosamente tutto ciò che è inutile e superfluo, poichè nessuno lo tocca.

Quelle torri, così isolate, sembrano, da lontano, sulla nudità della montagna, prodigiosamente grandi. S'innalzano a distanze eguali, a distanze che possono essere superate dalla voce umana; furono disposte così perchè il grido delle scolte corresse lungo la loro catena. Una torre chiamava l'altra nella notte.

L'automobile trainata percorreva un sentiero tortuoso, ma il Principe ed io scalavamo in linea retta le roccie finchè arrivammo alle prime torri. Lassù ci fermammo pieni di ammirazione per il sublime spettacolo che si apriva avanti a noi nella limpidezza luminosa del mattino. Vedevamo lo sterminato altipiano mongolo, abbastanza lontano da conservare ancora un'apparenza d'oceano, interrompersi a ponente, cessare improvvisamente con un ciglione a picco sui piani sottostanti del Hwang-ho: cadeva giù come una

immensa cateratta azzurra. In basso, più vicino a noi, un paesaggio strano, un paesaggio di sogno, un agglomeramento immenso di collinette rossastre, tagliate, martoriate, solcate per ogni verso da miriadi di crepacci, sterili, varie ed eguali come le onde del mare, impallidite dalla lontananza fino ad avere il fantastico colore d'una nudità vivente, un caos color di rosa, una tempesta immobile. All'oriente sorgevano gigantesche le montagne del Grande Khingan, una imponente cavalcata di vette, sfumate e come dis-

Un singolare tempio lamista nel deserto.
Costruzione che ricorda stranamente antichi monumenti egizi.

solventisi nella troppa luce, al di là delle quali indovinavamo le vaste pianure della Manciuria. Poco dopo cominciammo a discendere. Entravamo in Mongolia. Erano le otto. Nelle vallette vicine scorgevamo dall'alto i tetti di miseri villaggi, rannicchiati fra le pieghe del terreno per difendersi dai venti del deserto.

Si discende dolcemente, al nord, e quasi subito cominciano i prati. La regione delle roccie finisce con le torri. Si è in un altro paese. Se la Cina non ha più frontiere su quelle creste, la Natura conserva gelosamente le sue. Passammo avanti ad una stazione di carovane; una cinquantina di carrette a buoi cariche

di pellicce, provenienti da Sair-ussu, si allineavano vicino ad una povera capanna. I buoi, liberi dal giogo, pascolavano intorno: piccoli buoi neri dalle lunghe corna, di una razza speciale che resiste alle fatiche e alle privazioni delle grandi traversate. Dalla capanna uscì un cinese, un'altra autorità, ma senz'uova e senza thè, il quale, deferente agli ordini del Ta Tsumba, veniva ad offrirci i suoi servigi. Borghese non glie ne domandò che uno: di indicarci la strada dei cammelli.

Eravamo ancora sulla strada di Sair-ussu. Dovevamo proseguire fino alla prima stazione di posta, riconoscibile perchè vi è una bandiera, e vi sono dei soldati, ma sopratutto perchè non esistono altre costruzioni per un raggio di molti chilometri. Non correvamo dunque il rischio di sbagliare. Dalla stazione dovevamo semplicemente seguire la linea telegrafica: il telegrafo, nostra guida ufficiale, entrava in funzione.

Un'ora dopo ci fermavamo in un prato, vicino alla stazione di posta. Eravamo ad una cinquantina di chilometri da Kalgan. Verso le undici le altre automobili ci raggiunsero. Cominciarono gli ultimi preparativi, febbrilmente. Assestare definitivamente i bagagli fu un'operazione lunga e laboriosa; i carichi erano fatti e disfatti; v'era sempre qualche cosa di troppo o qualche cosa di dimenticato. Sull'erba, uno sparpagliamento di pellicce, di scatole di biscotto, di sacchi, di corde. Si gettava ai *coolies* il superfluo: letti da campo, materasse, bidoni vuoti. I motori erano riesaminati, controllati, provati. Ogni parte della macchina subiva un'attenta rivista. L'*Itala* veniva sormontata da una gran tenda a baldacchino, sorretta agli angoli da quattro aste di ferro, tenda che alla notte, smontata e fissata in altro modo, doveva servirci da ricovero.

Intorno a noi s'era adunato un pubblico nuovo: soldati cinesi, armati di fucile, venuti da una certa loro fortezza di fango cinta da mura a merli e feritoie; carovanieri che avevano lasciato i loro convogli per vedere quel che avveniva di straordinario nella prateria; mongoli che abitavano alcune yurte vicine, sopraggiunti

con le loro donne dalla faccia tonda e i capelli coperti selvaggiamente di monili. Tutta questa gente ingombrava ogni spazio, osservando le automobili con una curiosità guardinga, e seguendo i nostri movimenti con attenzione profonda ed estatica, quasi attri-

Vecchio Lama del tempio lamista nel deserto.

buisse ad ogni gesto degli stranieri un significato importante e misterioso. Così avrebbe guardato gli atti di scongiuro di un mago. Per tenere lontana la folla Ettore descrisse intorno all'*Itala* un largo cerchio solcando la terra con un ferro, e nessuno varcò quel terribile segno.

Inutilmente cercammo di contenere il nostro bagaglio al posto destinatogli. Oltre il carico dei serbatoi, portavamo provviste supplementari di olio e di benzina, fasci di gomme, viveri per dieci giorni, e reputavamo imprudente rinunziare a qualche cosa. Il bagaglio invase anche il sedile posteriore. Convenimmo di viaggiare tutti e tre sulla parte anteriore dell'automobile, due nei sedili e il terzo ai loro piedi, assiso a sinistra sul piano della carrozzeria con le gambe appoggiate al montatoio. La posizione del terzo non era estremamente comoda, ma ci saremmo dati il cambio. E fu Ettore la prima vittima. Erano le due del pomeriggio quando ci mettemmo in cammino, dopo una rapida colazione a base di *corned-beef*. Il principe guidava. Le altre automobili ci seguivano.

Pietro era già partito per essere a Kalgan prima della chiusura delle porte. Ci aveva salutati, e ci aveva effusamente ringraziati nel suo più fiorito linguaggio, quasi che gli avessimo fatto il massimo regalo portandolo ad un trecento chilometri da Pechino. Poi era scomparso verso la Gran Muraglia seguito dai *coolies*.

Percorremmo la valle fino allo sbocco, ed entrammo nella pianura. Le colline si riunivano allontanandosi dietro di noi, e formavano come una riva. Avevamo veramente l'impressione profonda di lasciare una riva. Salpavamo.

Ai primi passi facemmo una constatazione dolorosa: il soverchio carico forzava talmente le molle posteriori, che al più piccolo sobbalzo dell'automobile lo *chassis* batteva pesantemente sull'asse del differenziale. Bisognava andare lentamente, ma il terreno era ineguale, e i colpi succedevano, violenti:

— Rompiamo le molle o rompiamo il differenziale! — esclamò Ettore al quale i colpi pareva battessero sul cuore.

— Non v'è pericolo immediato — rispose il Principe che giudicava con freddezza — ma l'automobile non potrebbe resistere a lungo. È necessario alleggerirla.

— Subito.

— No, alla prima tappa. Non andremo lontano.

— Che cosa togliamo dal carico?

— Tutto quel che non è strettamente necessario. Vedremo.

Intanto la strada migliorava. Sopra alcune centinaia di metri potevamo anche correre. Incontravamo ogni tanto dei minuscoli villaggi cinesi, circondati da campi d'orzo o di kao-liang, disseminati come oasi sulla pianura deserta. Essi rappresentano la colonizzazione della Cina.

La Cina avanza lentamente ma sicuramente su tutti i così detti

Nel deserto. — Incontro di una carovana di cammelli.

Territori di conquista. Al Turkestan come in Mongolia. Con piccole guarnigioni e pochi funzionari, essa domina immense regioni, abitate da gente bellicosa ma dispersa. Su queste regioni trabocca l'emigrazione cinese, che il lavoro dei campi attacca al suolo. È l'agricoltura che a poco a poco invade i dominii della gente nomade: una forza più grande di quella degli eserciti, perchè il nomade non ama la terra e non la difende: egli si ritira verso gli spazi liberi; cede senza accorgersene. La popolazione cinese dilaga ora verso l'occidente come non avvenne per secoli. È un fenomeno recente, che si svolge silenziosamente, inosservato, nel centro del-

l'Asia. L'espansione cinese, fronteggiata sul mare dagl'interessi di tutto il mondo civile, trova uno sfogo verso la terra. Essa guadagna, in alcune regioni, fino a settanta e novanta chilometri ogni dieci anni. Ed ha una terribile potenza di assimilazione; trasforma gli abitanti, li *cinesizza*. Vi sono nella Mongolia occidentale degli antichi centri ove non si parla più mongolo ma cinese.

Fu vicino ad uno di questi villaggi che mettemmo il campo. Alla nostra vista le donne fuggirono, saltellando sui loro piedi deformi, a celarsi fra le piantagioni dall'altra parte dell'abitato. Esse forse ci attribuivano dei propositi eccessivamente galanti. Gli uomini invece vennero ad osservarci, mentre trasformavano il baldacchino dell'automobile in tenda da campo — una gran tenda sostenuta al centro dall'automobile stessa, e destinata a proteggere con noi anche la macchina. Poco discosto le *De Dion-Bouton*, la *Spyker* ed il *Contal* si accampavano disponendosi in modo ingegnoso — le automobili in giro e le tende nel centro — come si usa per i convogli militari.

Il Principe Borghese aveva deciso di alleggerire l'*Itala* dei parafanghi, dei ferri che sostenevano il baldacchino, dei tubi di scaricamento, di certi pali di ferro che portavamo per servircene come leve, di un piccone, e della metà dei viveri. Regalavamo questa roba ai cinesi che ci aiutavano nelle nostre faccende. Chi ci portava un secchio d'acqua riceveva un parafango; un piccone a chi ci dava delle uova. Quella brava gente ci prendeva per matti; se ne tornava a casa allegramente trascinando aste di ferro, o sorreggendo delle scatole di conserva in un lembo del vestito. Furono accesi i fuochi del bivacco.

Veramente l'espressione è più pittoresca della realtà. In Mongolia manca ogni specie di combustibile vegetale, e gli abitanti bruciano dello sterco di cammello, debitamente seccato al sole. Non eravamo dunque vicino alle belle fiammate degli accampamenti. In compenso i nostri compagni possedevano degli splendidi fornelli a benzina. Noi non avevamo preveduto la difficoltà, non ci eravamo forniti di nessun apparecchio del genere, e ricorremmo

genialmente alla lampada da saldare, che fa parte dell'attrezzatura di ogni automobile. Questi erano fuochi di bivacco, intorno ai quali, in maniche di camicia, ci affaccendavamo attivamente. Du Taillis sorvegliava la cottura di una zuppa meravigliosa che si compra a tavolette come la cioccolata, e che contiene tutti i principi della nutrizione. Io, con la lampada da saldare, cercavo d'indurre una pentola all'ebollizione. La cucina, come si vede, era interamente affidata al giornalismo; ma, mi dispiace per l'onore

Nel deserto di Gobi. — Una carovana di carri a cammello.

del giornalismo, i risultati nel campo italiano furono deplorevoli. Il nostro pranzo puzzava di benzina, di petrolio e di grasso.

Sopraggiunsero tre mongoli a cavallo. Li avevamo incontrati e sorpassati qualche ora prima. Uno di loro, un giovane dalle forme atletiche, era vestito di seta paonazza, con un cappello a punta di seta gialla ricamata, ed aveva l'aria d'un capo. Discesero di sella, misero le pastoie ai cavalli, distesero dei tappeti vicino a noi, accesero un fuoco (con quel tal combustibile che sapete, del quale i mongoli in viaggio portano sempre un sacchetto) e si

accovacciarono. Il giovane dall'abito di seta si appressò a noi, facendo gran segni di saluto, sorridendo, e mostrando una infantile curiosità per ogni oggetto che vedeva. Ingaggiò con noi una conversazione attiva ma misteriosa, durante la quale facevamo degli sforzi eroici per comprenderci scambievolmente. Per fortuna Borghese possedeva un grazioso manoscritto contenente qualche centinaio di parole mongole con la loro traduzione, e riuscimmo a capire: che il nostro interlocutore era realmente un capo, che saremmo passati vicino al suo villaggio, e che egli ci invitava a fermarci nella sua casa. Tutto ciò valeva bene alcuni barattoli di *corned-beef*, e li consegnammo cerimoniosamente all'illustre personaggio, la cui gioia e la cui riconoscenza sembrarono inesauribili.

In quel mentre udimmo un galoppo di cavallo. S' era fatto scuro, e riconoscemmo nel cavaliere un soldato cinese soltanto quando egli si fermò a qualche passo da noi chiedendo:

— *Po-lu-ghe-se?*

Il Principe (cosa vuol dire l'abitudine!) riconobbe in quei suoni il suo nome in cinese e s'appressò al soldato. Questi, messo piede a terra, gli consegnò un plico. Era la posta, l'ultima posta da Pechino, arrivata a Kalgan alle nove della mattina. Quell'uomo aveva percorso più di novantacinque chilometri in undici ore. Aveva ricevuto l'ordine dal Tu Tung di raggiungerci e ci aveva raggiunti. Compiuta la sua missione, prima ancora che pensassimo a trattenerlo, risalito in sella, si era allontanato. Che meravigliosi soldati sarebbero i Cinesi, se avessero del coraggio!

Ci sembrò strano quell'improvviso arrivo di notizie in mezzo alla prateria, nella solennità della sera, nell'ora che fa sembrare la solitudine più vasta e più triste. Erano lettere di saluto, di augurio, voci amiche che ci raggiungevano sull'orlo del deserto, e che ci sembravano in quel luogo più profonde e più significative. Spogliata la posta alla luce del crepuscolo, rimanemmo a conversare, seduti sui nostri bagagli, fumando, mentre le cose impallidivano intorno, s'immergevano nella notte, e i nostri volti

stessi perdevano a poco a poco ogni contorno velandosi nell'ombra. La tenebra pare che allontani e che isoli; essa finisce col rendere taciturni, perchè dà la sensazione d'esser soli. E tacemmo quando nell'oscurità non vedemmo più distintamente che il brillare delle sigarette accese e un biancheggiare di carte in terra. Il cielo sereno s'era coperto di miriadi di stelle.

I mongoli nostri vicini erano addormentati intorno al fuoco spento; ad essi se n'era aggiunto un altro, arrivato sopra un cammello, e la bestia gibbosa, accovacciata e immobile, si profilava sull'ultimo chiarore dell'occidente e assumeva una grandiosità monumentale, come quei giganteschi cammelli di pietra che adornano le tombe dei Ming. Si sentivano brucare i cavalli, lontano. I cinesi erano spariti.

— Bah, corichiamoci — esclamò Borghese. — Domani dobbiamo levarci alle tre!

Preparammo i nostri giacigli sotto la tenda, poi ci mettemmo a raccogliere gli oggetti dispersi intorno, sull'erba. Mi accorsi subito della mancanza di varie piccole cose, di un coltello, di un bicchiere d'argento, di un *nécessaire* da caccia. E pure erano lì poco prima; li avevo adoperati. Vi erano dunque dei predoni? La scoperta di questi furti non era rassicurante. In quel momento il Principe mi domandò:

— Ha preso lei le cartucce?

— Quali cartucce?

— La provvista di cartucce da revolver che era qui.

— No.

— Sono state rubate, allora. Sono sparite tutte. Non ci resta altra arma utile che una pistola Mauser. A meno che non abbiano rubato anche....

— Le cartucce della Mauser? — chiesi inquieto.

— Già!... No, quelle eccole. Erano dentro al bagaglio. Carichiamola, a buon conto.

— E facciamo buona guardia. Un furto di cartucce è grave.

— Ettore, coricati con la pistola a portata di mano.

Io mi recai dai nostri vicini francesi a comunicare l'avvenuto. Ed anche loro prepararono le armi.

Ma non vi fu mai nella nostra vita una notte più calma.

I predoni che erano probabilmente gli abitanti del villaggio vicino, si reputarono soddisfatti dal possesso delle cartucce, del bicchiere, del coltello, e degli altri piccoli oggetti rubati, e si tennero al largo. E noi imparammo ad essere più guardinghi verso gli ammiratori.

Nel deserto. — Carri a cammello.

Tardi nella notte il freddo pungente venne a cercarci fin sotto alle pellicce, e ci risvegliò prima assai dell'alba, mentre attraverso gli spiragli della tenda vedevamo ancora palpitare il firmamento.

Quando ci alzammo trovammo che i mongoli erano partiti.

Fu il triciclo *Contal* che lasciò il campo per il primo. Alla sera era giunto al campo con un grande ritardo. S'era fermato più volte per le ineguaglianze della strada; in certi tratti era stato spinto a braccia dai suoi due volonterosi conducenti, decisi a

tutto, e il motore s'era in qualche momento riscaldato nel superare le resistenze del terreno. Era partito prima, dunque, per avere un certo vantaggio di strada sui 200 chilometri circa che dovevamo percorrere nella giornata. Questo *handicap* era cosa convenuta alla sera.

Un'ora circa dopo il triciclo sono partite le *De Dion-Bouton* e la *Spyker*, a poca distanza l'una dall'altra. Erano le quattro. Noi fummo trattenuti dal bagaglio, per il quale non riuscivamo a trovare un adattamento definitivo. La questione del bagaglio ci ha imbarazzati fino al termine del viaggio. È stato il nostro tormento, il nostro incubo. Nella costruzione e nella preparazione dell'*Itala*, tutto è stato preveduto, studiato, e ingegnosamente risolto, ma non si è pensato al bagaglio. Mancava il modo di disporlo e di assicurarlo. Dovevamo legarlo con delle funi passate nei perni delle molle, ma le funi, raccorciate dall'umidità della notte, si distendevano al sole, si allentavano, il carico si spostava, oscillava, si sfaceva. Ed erano lunghe ore di lavoro per rimetterlo al posto.

Sorgeva il sole quando ci siamo messi in cammino. Erano quasi le cinque. Abbiamo seguito sull'erba bagnata di rugiada le traccie delle altre vetture. Dopo esser passati in vicinanza di piccole colonie cinesi, abbiamo trovato un sentiero. Da un'ora eravamo in marcia, allorchè raggiungemmo il *Contal*, fermo. Pons e il suo compagno erano discesi, e sembravano occupati ad osservare qualche cosa nel motore. Il Principe, che conduceva, frenò la macchina per prestare aiuto. Scambiati con noi i saluti, Pons ci disse di continuare pure. Non aveva bisogno di nulla. Supponemmo che aspettasse il raffreddamento del motore riscaldato. Riprendemmo la corsa. Mezz'ora dopo arrivavamo alle altre automobili che camminavano in fila. Salutammo, e proseguimmo. L'appuntamento era alla stazione telegrafica di Pong-Kiong.

L'alleggerimento del carico aveva prodotti i suoi buoni effetti. Le molle s'erano risollevate, e lo *chassis* si manteneva ragionevolmente lontano dal differenziale. L'*Itala* correva a trenta chilometri all'ora.

Ci accorgemmo ad un certo momento che i pali del telegrafo stavano per sparire all'orizzonte, alla nostra sinistra. Avevamo forse preso la strada che porta verso il fiume Kerulen, ad est di Urga. Attraverso i prati rintracciammo il nostro sentiero.

Non più campi cinesi, ora, nè casupole di fango. Soltanto la pianura selvaggia avanti a noi, verde ed eguale. Di quando in quando qualche basso aggruppamento di roccie schistose interrompeva l'uniformità dell'orizzonte lievemente ondulato. Vi era una tale solitudine che la vista d'un uomo formava un piccolo avvenimento che ci segnalavamo:

— Un uomo a cavallo.... laggiù!

— Ci ha visti. Galoppa.

Mi ricordavo d'un comune episodio di bordo nelle lunghe navigazioni, quando i passeggeri si chiamano sul ponte per indicarsi una cosa rara:

— Guardate, un bastimento.... laggiù!

Incontravamo delle grandi mandrie di cavalli, di quei piccoli cavalli mongoli tozzi e resistenti, marciatori meravigliosi che veramente fornirono la forza motrice alla conquista tartara. Una inesplicabile curiosità attirava quelle mandrie verso di noi. Appena il rumore insolito, inaudito del motore, che echeggiava lontano nella gran calma della pianura, arrivava fino a loro, tutti i musi si levavano da terra, si volgevano, e la vista d'un mostro fuggente non incuteva spavento ai timidi animali. Riconoscevano forse in quella cosa veloce una non so quale affinità: la prestezza. E venivano. Arrivavano tutti insieme con una gran galoppata. Pareva che volessero annientarci sotto una carica furibonda. Erano di quelle corse folli delle mandrie che nelle *pampas* si chiamano *desparadas* e che passano come uragani abbattendo tutto. Ma a dieci metri da noi si fermavano di colpo, sui garetti irrigiditi, con l'esattezza e l'abilità di cavalli arabi nella *fantasia*, poi ripartivano a fianco nostro, e ci accompagnavano galoppando finchè non si vedevano sorpassati. Allora, subitamente, mutavano direzione, e tornavano al largo ai loro pascoli. Lo spettacolo era

superbo, specialmente quando eravamo fiancheggiati da quelle scorte bizzarre, e avevamo sotto gli occhi tutte le bellezze, le eleganze, le energie del cavallo lanciate in tumulto.

La manovra si ripeteva quasi invariata ogni volta. Essa era dunque suggerita agli animali da uno stesso pensiero. Quale? Che cosa passava mai nei loro piccoli cervelli? Nelle loro evoluzioni sembravano guidati dalla mano di cavalieri invisibili, tanto erano disciplinati. Si direbbe che in quei cavalli sia disceso per un lontano atavismo il senso della guerra.

Rari pastori si aggiravano in prossimità delle mandrie destinate a scendere ai grandi mercati di Pechino nell'inverno, quando l'animale si copre d'un lunghissimo pelo caprino. Qualcuno di quegli uomini aveva tentato di avvicinarsi a noi spingendo alla carriera la cavalcatura, ma con sua enorme sorpresa non aveva potuto raggiungerci, e s'era fermato a guardarci immobile fino a che scomparivamo dal suo orizzonte. In certi momenti potevamo correre a quaranta e a cinquanta chilometri all'ora. Mai la Mongolia era stata attraversata a queste velocità. Noi avremmo lasciato indietro anche i famosi corrieri di Jingis-khan, i quali portavano a spron battuto gli ordini dell' imperatore e le notizie delle sue vittorie da un confine all'altro dell'immenso impero.

Quella corsa c'inebbriava e ci stordiva, non per la sensazione fisica della rapidità, non per quella gioia del volo che dà l'automobile e che è l'essenza della passione automobilistica, ma per una profonda, piena e ineffabile soddisfazione intellettuale, per l'inesprimibile godimento che veniva *dal trovarci lì*. A volte ci sentivamo afferrati da un senso di sorpresa, la chiarezza del pensiero si velava come nel sogno, dei dubbi irragionevoli passavano simili a nubi sulla percezione esatta dei luoghi, dimenticavamo per ricordarci ad un tratto, e interrompevamo lunghi silenzi dicendoci:

— Siamo in Mongolia!

— Proprio!

Una volta Borghese si volse a dirmi improvvisamente:

— Penso che traverseremo il deserto di Gobi. Ebbene, non ci posso credere!

In quel momento pensavo la stessa cosa. Era in noi un miscuglio inesplicabile di fiducia, di risolutezza, di volontà, e di incredulità vaga. Era un po' il sentimento di chi, deciso a vincere si gettasse armato ad incontrare il nemico nella nebbia. Pensando alla natura del terreno, alla stabilità della stagione, alle virtù della macchina, e alle nostre forze, ci sentivamo sicuri; ma quando vedevamo con la fantasia il punto da noi occupato nel mondo e chiamavamo quelle terre con i loro nomi, allora la nostra certezza vacillava. Ci pareva che il problema uscisse dalla semplice tecnica, che vi fossero degli elementi incalcolabili; subivamo il misterioso e pauroso fascino dell'Asia. Il deserto si personificava nella nostra mente: quel terribile avversario dell'uomo, quel massacratore di carovane, quella temuta divinità della morte, si sarebbe difeso: pensavamo a lui come ad una indomita potenza. La parola stessa: *Deserto* — c'imponeva.

Vedevamo qualche *yurta* di tanto in tanto, bassa e rotonda, simile ad un alveare. Quella piccola cupola grigia coperta di feltro è l'abitazione dei nomadi dell'Asia, dai kirghisi ai turcomanni, identica sulle rive dell'Aral e su quelle dell'Irtysch e del Tola, e basterebbe da sola a provare la parentela di tutte le razze del centro asiatico, la loro discendenza dal gran ceppo mongolo. Io vidi delle *yurte* anche nel campo russo a Mukden.

Il rombo dell'automobile arrivava a quelle capanne, degli uomini sbucavano fuori precipitosamente, guardavano facendo grandi gesti di stupore. Qualche volta balzavano in groppa a dei cavalli pascolanti vicino a loro, e c'inseguivano ostinatamente, agitando le lunghe aste da mandriano come fossero lancie, e gridando.

Saranno state le otto del mattino quando siamo arrivati in vicinanza di un gruppo di *yurte*, un vero piccolo accampamento. Della gente era in vedetta sopra una specie d'impalcatura ed ha dato l'allarmi. È seguita una confusione d'uomini che correvano

verso la strada. Essi ci facevano dei segnali. Giunti vicini abbiamo riconosciuto fra loro il nostro bravo mongolo della vigilia, vestito del suo pomposo abito paonazzo, che si affaticava a gesticolarci un espressivo: Fermi! Eravamo al suo villaggio, ed intendeva onorarci della sua ospitalità. Si mostrava così espansivo e sincero che non volemmo procurargli il dispiacere di proseguire come ne avevamo voglia; e l'*Itala*, con una bella evoluzione, andò a fermarsi nel recinto del campo dei nomadi. Un mo-

Nel deserto di Gobi. — L'alt ad un pozzo.

mento dopo sedevamo in giro all'interno della *yurta* più bella, la *yurta* del capo.

Ardeva il fuoco nel mezzo, e il fumo acre e leggermente muschiato sfuggiva per l'apertura centrale della cupola. Un bel vecchio, il padre del nostro amico, c'intratteneva cerimoniosamente con una pontificale solennità di gesti, ed una vecchia, la madre, deponeva con rispetto avanti a noi vassoi pieni di formaggio, coppe di latte acido e di panna, tazze di thè fumante, e bicchieri colmi di un liquore chiaro e dolce fatto con latte fermentato. I bicchieri, di provenienza europea, erano stati presi con gelosa cura dal vecchio in un piccolo mobile cinese del quale egli aveva

la chiave; era il mobile dei tesori, la cassaforte di famiglia; in esso vedemmo riposte le scatole di *corned-beef* da noi regalate. Mentre stavamo coscienziosamente empiendoci di latte, udimmo delle parole che ci fecero dare un balzo di sorpresa:

— *Sprechen Sie Deutsch?*

Un giovane mongolo, entrando, aveva fatto quella domanda così semplice e così sbalorditiva. Egli aveva parlato con un ottimo accento teutonico.

— *Ja* — rispose il Principe al colmo dello stupore — *Ich spreche Deutsch.*

E il giovane mongolo cominciò a conversare nella lingua di Goethe. Domandò quale era la velocità massima della nostra automobile, e la trovò soddisfacente.

— Ma dove avete imparato a parlare tedesco? — gli domandò Borghese.

— A Berlino. È lontana Berlino!

— A Berlino?

— Sì, vi sono stato due anni.

— E, a che fare?

— A fare il Mongolo! — rispose gravemente.

Credemmo che scherzasse, o che non avesse capito la domanda.

— Cosa facevate a Berlino?

— Il Mongolo, facevo il Mongolo! — ripetè con convinzione; poi aggiunse: — Stavo in una esposizione, capite? Vi erano genti di tutte le razze, e vi era un accampamento di *yurte* mongole anche, con i cavalli, i cani e le donne; e tanta folla veniva a vederci ogni giorno, e ci parlava, e così ho imparato il tedesco.

— Vi piace l'Europa?

— Sì. E a voi, vi piace la Mongolia?

— Molto.

Si mostrò contento di noi a questa risposta che gli faceva apprezzare il nostro illuminato giudizio.

Uscendo all'aperto trovammo un gruppo di cavalieri che caracollava intorno all'automobile, sulla quale Ettore serenamente beveva la sua porzione di latte. Tutti gli abitanti maschi dell'accampamento si disponevano a scortarci, ed erano saliti in sella.

Partimmo velocemente circondati dalla singolare e pittoresca cavalcata, fra lo scalpitare serrato degli zoccoli sulla terra dura, e un lungo gridìo selvaggio. S'agitavano intorno a noi lembi di zimarre variopinte; i lunghi nastri che i mongoli hanno attaccati al cappello puntuto, sfarfallavano nell'aria; ondeggiavano criniere e code. Ma i nostri ospiti s'erano ingannati sulla possibilità di accompagnarci. Inutilmente aizzarono i cavalli con la voce e con lo scudiscio, inutilmente le povere bestie si slanciarono ventre a terra. Dopo un minuto l'automobile sfuggiva alla sua scorta, il cui rumore si perdeva lontano, e si ritrovava sola nel deserto erboso.

Molti di quegli uomini erano Lama. Si riconoscevano dal capo rasato. Non avevano altri segni della loro condizione sacerdotale. Vi sono tanti Lama in Mongolia, che formano la maggioranza della popolazione maschile. Se un padre ha cinque figli, ne destina tre ad essere dei Lama. Vi sono Lama pastori, carovanieri, mercanti di cavalli: bisogna bene che i monaci facciano i mestieri del popolo quando diventano un popolo. La Mongolia è un immenso convento. Nel Lamismo s'è spenta l'antica energia della razza. Un popolo di guerrieri è divenuto un popolo di filosofi.

Passarono alcune ore. Il paese si trasformava a tratti. La prateria s'interrompeva per lasciare il posto a vaste distese quasi sterili, coperte di rade erbe grasse. E variava la natura del suolo; passavamo dalle ghiaie sottili alle sabbie, dalle sabbie alle ineguaglianze di brevi passaggi sassosi. Poi ancora prati. Ma non vedevamo più mandrie, non scorgevamo più *yurte* fumanti. Il sole scottava. Incontrammo una carovana di cammelli attaccati a delle strane carrette a due ruote. Un'altra carovana trovammo accampata vicino ad un pozzo. Raramente qualche uomo a cavallo si mostrava all'orizzonte.

Più oltre non trovammo più segni di vita se non nella vicinanza dei pozzi. A distanze enormi la presenza d'un pozzo ci era segnalata sull'orizzonte da un aggruppamento confuso di cammelli e di tende azzurre rabescate di bianco.

Osservando una buona carta della Mongolia, sul tracciato delle vie carovaniere si vedono disseminati dei nomi e dei punti, e si ha l'impressione che si tratti di villaggi e di paesi. Si tratta invece di pozzi. Ogni pozzo ha il suo nome. Non è che un piccolo buco nella terra in fondo al quale tremola dell'acqua, e pure assume l'importanza d'una città: esso è la vita. È la vita di chi passa, cioè è la vita dei commerci, cioè è la vita dei paesi posti a migliaia di chilometri da lui che di quei commerci prosperano, è la vita di popolazioni lontane che quei commerci alimentano. Le ricchezze di Kalgan, le ricchezze di Kiakhta, hanno succhiato il nutrimento nei pozzi sperduti fra le solitudini della pianura mongola.

I pozzi segnano le tappe delle carovane. Sono distanti l'uno dall'altro dai trenta ai settanta chilometri. Nell'inverno vi si accampa di notte, nell'estate vi si accampa di giorno. Le some dei cammelli, col loro carico, sono messe in fila. Avanti alla prima e all'ultima sono piantate due lancie, più per un segno tradizionale che per minaccia. Gli uomini si attendano, e le bestie vengono lasciate libere al pascolo, quando c'è un pascolo.

Ci fermavamo anche noi ai pozzi, ad attingere acqua per la macchina, a dissetarci, a rinfrescarci le mani e il viso. E passavamo qualche minuto fra i carovanieri, i quali ci osservavano con un rispetto eguale allo stupore. Nessun segno di ostilità da quella brava gente. Richiamavano i loro terribili cani da guardia, grossi e vellosi, e talvolta ci aiutavano ad attingere acqua con certi loro attrezzi formati d'un otre e d'un bastone. Ma evitavano di toccarci....

A mezzogiorno avremmo potuto credere di essere già entrati ufficialmente nel deserto. Correvamo per regioni quasi sterili. La terra era d'un colore rossastro, ed aveva ondulazioni qualche

volta brusche che obbligavano il Principe ad un'attenzione intensa per non piombare velocemente sulle ineguaglianze del suolo che avrebbero spezzato la macchina. Ogni rallentamento di velocità ci faceva sentire più forte il calore. Eravamo stanchi, storditi dal sole e dalla luce. Cominciavamo a rimpiangere l'ombra del nostro baldacchino soppresso.

Superando una breve ma ripida salita l'automobile si fermò. Era esaurita la benzina del serbatoio del motore. Esso conteneva

Soldati Mongoli.

la quantità di benzina necessaria a percorrere 200 chilometri. Dal mattino avevamo dunque camminato 200 chilometri, e non eravamo ancora giunti alla stazione telegrafica di Pong-Kiong, che calcolavamo fosse invece a poco più di 180 chilometri dall'accampamento. L'avevamo forse passata? In qualche momento ci eravamo discostati dalla linea telegrafica; non sempre eravamo stati attenti e Pong-Kiong poteva anche trovarsi lontana dalla strada nostra, riunita alla linea da qualche diramazione di fili....

Tutti questi problemi, niente affatto allegri, ci ponevamo mentre Ettore con un ingegnoso sistema di sifoni travasava la

benzina dei grandi serbatoi. Il caldo era tale che vedevamo i vapori di benzina sfuggire a larghe spire trasparenti, attraverso le quali tremolava il contorno degli oggetti. Aggirandoci vicino all'automobile ferma ci accorgemmo di un altro fatto grave; mancava una parte del carico, sfuggita e caduta per un allentamento delle corde che lo legavano. Mancava precisamente il bagaglio personale del Principe, perduto chi sa dove.

Cosa fare? Tornare indietro alla ricerca del bagaglio e di Pong-Kiong? Decidemmo invece di continuare la strada.

Ci convincemmo che il bagaglio di due persone poteva servire per tre; e che se Pong-Kiong era stata sorpassata, potevamo fare a meno di quella tappa ed arrischiarsi subito nel deserto, avendo ancora il carico d'acqua intatto, viveri per cinque giorni, benzina per settecento chilometri. Risalimmo in macchina, e ripartimmo.

Il terreno migliorava; per decine di chilometri offriva una pista eccellente che permetteva le più grandi velocità. Ricompariva un po' d' erba grigiastra e rada, e sull'erba ritrovavamo i bizzarri sentieri tracciati dai cammelli. Poichè le carovane non seguono una strada unica; si dirigono per approssimazione, e formano centinaia di viottoli paralleli, i quali fanno pensare a segni lasciati sulle praterie da un' antica aratura gigantesca.

Lontano lontano, ad un certo momento, potemmo distinguere un punto scuro che poteva essere una capanna. Il punto prendeva una forma rettangolare, si allungava. Era un muricciuolo color della terra. Correvamo a trenta chilometri, e non tardammo a vedere un tetto di fango spuntare dietro al muricciuolo. Dei pali telegrafici si avvicinavano a quella povera costruzione, che era tanto più bassa di loro.

— Pong-Kiong! Pong-Kiong! — esclamammo col tono che il marinaio di Colombo deve aver adoperato a gridare il famoso: Terra! Terra!

Evidentemente ci eravamo sbagliati almeno di 50 chilometri

nel calcolo della distanza. Pong-Kiong non era sulle nostre carte ed avevamo giudicato per induzione.

— Pong-Kiong? Quello là? — chiese sorpreso Ettore. — Io credevo che Pong-Kiong fosse un paese!...

— Ma che! È un pozzo. Un pozzo e un telegrafo. Niente più!

Ma noi non volevamo di più.

Se avessimo visto sorgere avanti a noi il più meraviglioso palazzo del mondo, non avremmo provato una maggiore soddisfazione.

CAPITOLO VII.

NEL DESERTO DI GOBI

Il telegrafo nel deserto — Il « Contal » non arriva — Sopra un fondo di mare — Gli effetti del sole — Udde.

Al pozzo di Pong-Kiong eravamo aspettati. Il piccolo telegrafista cinese al quale è affidata quella stazione, ci è venuto incontro fuori del suo recinto, e ci ha ricevuti con grandi dimostrazioni di contentezza.

Deploro di non ricordare il nome di questo eroe, che vive nel deserto per permettere all'Occidente e all'Oriente di parlare fra loro. La più vicina città, Kalgan, è a quasi 300 chilometri. Urga è a 800 chilometri. Qualunque cosa accada a quell'uomo, egli non può fuggire. L'immensità dello spazio equivale ad una prigione. Per riunirsi all'umanità egli deve viaggiare otto giorno, da pozzo a pozzo. Nessuno può soccorrerlo. L'isolamento del carcerato in una cella di fortezza non è così assoluto e terribile: il carcerato sente vivere il mondo; gli arrivano echi ai quali associare i suoi pensieri. Quel che v'è di più spaventoso nel deserto è il silenzio.

È vero che il piccolo cinese di Pong-Kiong è confortato nella solitudine da due gioie: una bambina e un apparecchio telegrafico. Sono due affetti che riempiono la sua esistenza. La bambina è sua figlia e l'apparecchio è il suo amico. Per lunghe ore s'immerge nel tic-tac dei tasti e dei ricevitori, e ascolta in esso voci

di mondi lontani: parla Pietroburgo, parla Londra, parla Tokio. Egli trasmette: passano notizie, comandi, misteriose comunicazioni diplomatiche, parole di passione. Quando la grandiosa conversazione dei continenti s'estingue, il telegrafista profitta della linea sgombra, e s'inizia allora una conversazione più modesta. Sono gli uffici del deserto che si salutano, che raccontano i piccoli incidenti della giornata, le loro noie, le loro speranze. Tali colloqui rappresentano il giornale quotidiano di quei solitari.

La stazione telegrafica di Pong-Kiong somiglia ad una casa di contadino cinese: tre edifici piccoli, bassi, fatti con fango battuto, illuminati all'interno da larghe griglie coperte di carta — le quali occupano tutta una parete — disposti sui tre lati d'un quadrato, circondati da un muro munito di un solo ingresso rivolto al sud, e sormontato da una corona d'isolatori telegrafici, curioso adornamento che fa pensare ad una lunga fila di denti bianchi sopra una mascella morta. Contro al muro, sul lato di tramontana, il vento ha accumulato la sabbia. Nelle giornate di vento la sabbia invade tutto, penetra per le imposte, entra in ogni camera, e il cielo s'offusca, l'aria s'intorbida, all'esterno non è possibile vedere nulla a due passi di distanza, i fili telegrafici sibilano ed urlano, l'oscurità è tale che bisogna accendere i lumi. L'ultima tormenta aveva imperversato quattro giorni prima del nostro arrivo.

Col telegrafista, tre uomini vivono in quel recinto: due cinesi e un mongolo, incaricati dei lavori sulla linea. Essi corrono a riallacciare i fili spezzati dalle bufere, a rialzare i pali abbattuti. Per il loro servizio hanno tre cammelli che pascolano nelle vicinanze. Le avevamo incontrate arrivando, quelle tre bestie; avevano allungato verso di noi il loro buffo e placido muso da animale antidiluviano, grinzoso e soddisfatto.

La migliore camera era preparata per noi. Sui *kang*, dei tappeti e dei cuscini rossi fiammanti, e sopra un tavolo (vista deliziosa) un superbo ananas di Singapore, tolto allora allora dalla sua scatola, profumato, fresco. Ci siamo gettati prima sull'ananas,

poi sui tappeti. E disteso in quel triclinio riassunsi calligraficamente le impressioni della giornata sopra i moduli dell'amministrazione imperiale dei telegrafi.

Quando il nostro ospite entrò in possesso del mio dispaccio per trasmetterlo, mi assisi al suo fianco, avanti agli apparecchi. Egli era un po' imbarazzato; consultò dei regolamenti cinesi, guardò delle tabelle, contò e ricontò le parole del telegramma, poi scrisse accuratamente in testa al modulo: N. 1.

Ettore al lavoro. — Travasando la benzina dai grandi serbatoi a quello del motore.

— È il primo telegramma della giornata? — gli chiesi.

— No, signore — mi rispose — è il primo dell'ufficio.

— Che intendete di dire?

— Dico che il vostro è il primo telegramma che parte dall'ufficio di Pong-Kiong.

— In quest'anno?

— No, signore; da quando l'ufficio esiste. Sono sei anni.

— In sei anni nemmeno un dispaccio?

— Nemmeno uno.

— E allora perchè vi è un ufficio? — domandai dopo un silenzio riempito di stupore.

— Perchè le distanze sono troppo grandi, e occorrono delle stazioni intermedie.

La conversazione fu interrotta dall'apparecchio: Kalgan chiamato rispondeva. Il mio dispaccio cominciò a partire.

Kalgan lo riceveva per passarlo a Pechino, Pechino lo avrebbe trasmesso a Shang-hai, Shang-hai a Hong-Kong, Hong-Kong a Singapore, Singapore ad Aden, Aden a Malta, Malta a Gibilterra, Gibilterra a Londra.

Avrebbe impiegato da otto a dieci ore per giungere a destinazione. Ma il tempo di Pong-Kiong è di otto ore in anticipo su quello dell'Europa centrale, e il telegramma sarebbe effettivamente arrivato soltanto due ore dopo della partenza. Erano le 4.15; fra le sei e le sette della sera il mio resoconto sarebbe stato nelle redazioni del *Daily Telegraph* e del *Corriere della Sera*. E al mattino dopo, i lettori inglesi ed italiani avrebbero conosciuto quel che alla vigilia era avvenuto a delle automobili nei deserti della Mongolia. Vi è qualche cosa di talmente grande nella vittoria umana sul tempo e sullo spazio, ottenuta con dei fili e delle scintille, che in certi momenti la stessa anima d'un giornalista, la più abituata ai prodigi della rapidità, è invasa da un senso di meraviglia e di orgoglio.

Verso le sei arrivarono le altre vetture. Le vedemmo venire da lontano, quando non erano che delle cose minuscole sulla sconfinata eguaglianza della terra, così lontane che sembravano immobili come navi all'orizzonte. La *Spyker* entrò per la prima nel recinto, dove Ettore stava mettendo in ordine la nostra automobile e dove io mi ostinavo a ridurre alla cottura un pezzo di pecora più dura d'una pneumatica. Du Taillis saltò giù dal suo sedile sollevando un sacco grigio, e gridando:

— Di chi è questa roba?

Era il bagaglio di Borghese. Aver ritrovato, dopo Pong-Kiong, anche la valigia, era il colmo della buona fortuna. E c'è della gente che si sperde nei deserti!

— È molto tempo che l'avete raccolta? — ho domandato.

— Eh, si. Parecchie ore fa. Eravamo ancora nella regione delle erbe.

— Era rimasta sulla strada?

— Mai più! Dei mongoli, mentre passavamo, hanno fatto dei gran segnali. Ci siamo fermati. Ed allora essi ci hanno consegnato quel bagaglio facendoci comprendere che doveva essere stato perduto da voi....

— Dei mongoli? Dei barbari onesti? Dei miserabili selvaggi che si permettono il lusso di restituire quel che trovano?

— E senza domandare la mancia.

— Ma dove sono andati a finire, amico mio, i briganti delle praterie, quelli che avevano il preciso dovere di assalirci....

— In Europa, probabilmente.

— È il fallimento delle avventure di viaggio! Valeva la pena di venire in questo remoto deserto per vederci offrire del latte e restituire delle valigie?

— *Oui, c'est triste!*

Aspettammo inutilmente l'arrivo del triciclo. I nostri compagni espressero la ferma opinione che Pons fosse tornato indietro. In questo senso telegrafai immediatamente. Non nutrivamo sulla sorte di Pons e del suo compagno alcuna inquietudine. Erano ancora in regioni abitate, ed avrebbero trovato facilmente ospitalità ed aiuti.

Dopo varie ore, il pezzo di pecora si mostrò altrettanto ribelle alla masticazione quanto s'era mostrato ribelle alla cottura. Il telegrafista, che ce lo aveva fornito, ne era desolato. Noi lo consolammo facendogli vedere come l'europeo che ha fame non indietreggi neppure avanti ad un piatto di pergamene. E dopo questo ci sdraiammo sui *kang*.

Nella notte la luce livida della luna invase la camera, e ne fui destato. Mi sollevai sul gomito. Fu allora che conobbi per la prima volta che cosa sia il silenzio assoluto. Quel che noi chiamiamo silenzio, non è che l'assenza di certi suoni e di certe voci,

non è che il tacere dei rumori umani: ma ascoltandolo, se siamo nella campagna udiamo fremere gli alberi, sospirare le messi, mormorare dell'acqua, stridere i grilli, ululare qualche cane lontano, e se siamo al mare udiamo l'urto dell'onda quieta sulla sponda, simile ad un batter lieve di mani, o il frangersi dei cavalloni sugli scogli. Ma là non udivo *nulla;* niente vibrava, niente viveva. Ebbi l'impressione di non so quale vuoto favoloso, di un vuoto extraterrestre, ebbi il senso angoscioso d'una sospensione sugli abissi dello spazio, l'incubo d'un isolamento infinito.

Quando riappoggiai il capo sul cuscino udii il rumore di un passo regolare, rapido, forte, metallico.

Mi sollevai di scatto ascoltando. Il rumore era cessato improvvisamente.

— Bah — esclamai fra me — è un effetto della pecora. Quel piatto era indigesto.

Tornai a sdraiarmi. E il passo riprese a farsi sentire nettamente nel grave silenzio pauroso. Completamente desto per l'attenzione non potei trattenermi dal sorridere scoprendo senza fatica il colpevole di quel rumore. Per svegliarmi presto avevo messo l'orologio sotto il cuscino.

Il sorgere del sole, al mattino del 19 Giugno, ci trovò già in cammino. Sorpassammo la *Spyker* partita poco prima, e filammo verso il nord. Il nuovo appuntamento era per la sera ad Udde, la prossima stazione telegrafica, vicina d'un altro pozzo, a circa 250 chilometri da Pong-Kiong (secondo i nostri calcoli).

L'aria era fresca, e i primi raggi del sole sembravano senza calore. Radevano la terra, e l'automobile proiettava un'ombra lunghissima e stravagante che oscillava sui ciuffi d'erba e tremolava sulle sabbie, passando velocemente come l'ombra di un grande uccello al volo.

La strada era buona, ed il motore, spintó in certi momenti alla quarta velocità, spandeva nella calma della pianura il suo palpito precipitoso. A pochi chilometri da Pong-Kiong, tornammo

a trovare del verde. Rientravamo in una regione di prati, distesi mollemente su lievi ondulazioni.

— Cos'è che fugge? Là, là! — gridò ad un tratto Ettore, indicando con la mano tesa alla nostra destra.

Era un'antilope. Lontana un centinaio di metri, si metteva in salvo allungando quel rapido ed elegante trotto caratteristico delle antilopi, più veloce d'ogni galoppo.

— Inseguiamo? — esclamai.

Nel deserto. — L'alt ad un pozzo.

L'idea di cacciare l'antilope con un'automobile spinta a novanta chilometri all'ora ci parve estremamente seducente, ma il Principe osservò che una caccia può condurre lontano, ed avevamo molta strada da fare. V'era un argomento anche più forte in favore della libertà d'ogni selvaggina, ed era che non possedevamo neppure un fucile.

Un momento dopo, arrivavamo vicino a tutto un piccolo branco di gazzelle, dalle groppe grigie e le zampe bianche, snelle come puledri, graziose nelle movenze. Fuggirono atterrite, una dietro l'altra; si fermarono lontano e volsero il collo flessuoso

[illegible] nella pace dei loro [illegible] e [illegible] molto, poichè [illegible].

[illegible]

[illegible] a lungo ge[illegible].

[illegible] bianchegg[illegible] palazzo con altre [illegible] verso quella [illegible] si presentò a noi [illegible].

[illegible] degli archeo[illegible] Pensando all'aspetto [illegible] Lhasa : [illegible] s'è raffigu[illegible] [illegible] leggermente in[illegible] — che hanno l'illusione di scorci [illegible] — dalle finestre e le porte più larghe alla base come le porte e le finestre dei massicci terrazzi a terrazza, semplici e grandiosi come tombe!

Alcune rovine dell'antico Egitto offrono l'esempio di quella linea piramidale che dà alle mura una stabilità millenaria ed una illusione d'ingigantimento, che produce un meraviglioso effetto di prospettiva, come se il decrescere delle larghezze in alto fosse dovuto ad elevazioni prodigiose. Quando la fotografia ci ha rivelato Lhasa abbiamo ritrovato quella sagoma, e siamo rimasti sorpresi dalla straordinaria severità biblica della città interdetta che ci mostrava ancora vive forme architettoniche di civiltà lontane, forme che non le erano giunte dall'India con la religione, nè dalla Cina con la sovranità politica, ma che dovevano esserle state trasmesse dall'occidente asiatico in un passato vecchio di venti o trenta secoli. La reclusione, l'immobilità, la quiete e il Buddhismo, che hanno fatto del Tibet un santuario, hanno mantenuto la tradizione se non il senso d'un'arte.

Noi ci trovavamo avanti ad edifici di quello stile. Ma erano ben lontani, certo, dal possedere l'imponenza dell'Acropoli di Lhasa. Il deserto non offre materiali da costruzione, e chi sa da dove avevano portato in quel luogo le pietre a dorso di cammello. Era la forma e non la grandezza che dava loro una severità imponente. E forse anche era soltanto il significato che a quella forma annettevamo noi, erano le analogie che essa ci suggeriva, le evocazioni della nostra mente.

Il principale edificio era un tempio Lamista, tutto bianco di calce, ornato alla sommità da un fascione rosso a fregi di terracotta, d'una grazia semplice e di sapore greco. Un fregio simile contornava la porta e le finestre trapezoidali, protette ognuna da un piccolo tetto. Lunghi tubi di bronzo sporgevano in alto per far scolare le pioggie dalla terrazza, sollevati come dei remi al bordo d'una galea. Le costruzioni intorno, molto più piccole, somigliavano al tempio; supponemmo fossero le abitazioni dei monaci. Lasciata l'automobile ci aggirammo a piedi per quei luoghi sacri. Non v'era nessuno. Sembravano abbandonati. Non udivamo una voce, non un rumore.

Stavamo per ritornare " a bordo „, quando da una porticina venne fuori un vecchio, a piccoli passi. Ci vide, e si fermò. Era alto, vestito di un costume bizzarro che gli lasciava le braccia nude, magro, con un volto rugoso da vecchia. Lo avvicinammo, lo riverimmo, lo fotografammo, gli parlammo, ed egli non si mosse e non rispose. Non mostrava nè stupore, nè paura. Pareva soltanto assorto in una meditazione profonda sul mistero del nostro essere e della nostra presenza in quei luoghi. Ci guardava senza poter comprendere. Nei suoi occhi v'era lo sforzo della concentrazione. Sarebbe stato impossibile indovinare la sua età; sembrava forte e sembrava decrepito; sul suo viso s'affossavano i solchi d'una vecchiaia incalcolabile.

Rimontati in macchina ci volgemmo correndo, e lo vedemmo ancora lì, immobile, che ci guardava sempre, quel vecchio solo che non riusciva a capire.

La strada scendeva sensibilmente. Verso le otto arrivammo sull'orlo d'un ciglione. I prati erano di nuovo scomparsi. Ritornava l'erba grassa, grigia e rada, timidamente raccolta in larghe macchie che lasciavano fra loro vaste zone sterili e nude. Ci trovavamo sulla soglia del vero deserto.

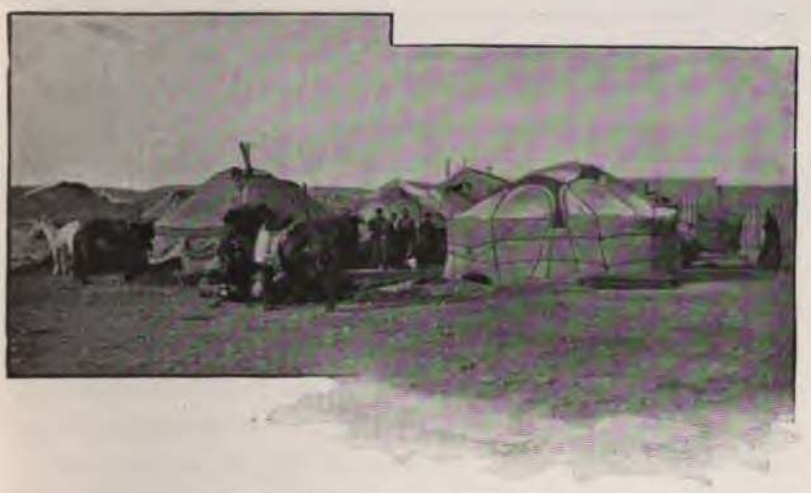
Gobi in mongolo significa cavità. Il deserto è una immensa depressione nel centro della Mongolia; è la cavità, il *gobi,* che conteneva un mare. Noi ci trovammo sulla riva di quel mare scomparso. Era una vera riva, ripida, un gradino brusco creato dall'urto delle onde. Stavamo per entrare in una pianura più bassa: nel fondo dell'antico mare. Quella spiaggia aveva le sue insenature, i suoi capi, le sue penisolette. Avanti a noi il piano sterile si stendeva all' infinito ondulando, e pareva risollevarsi all' orizzonte per quella illusione ottica che fa sembrare l' orizzonte marino sempre più alto della riva.

Una discesa ripida, lunga venti o trenta metri, ci varò sulle sabbie dure e piane che avevano conosciuto le tempeste. E incominciammo una corsa fantastica attraverso il più strano e il più desolato paesaggio; una corsa che era un attacco ed una fuga insieme.

A mano a mano che c'inoltravamo la terra diveniva più nuda, squallida, triste. Ora piana ed eguale, ora accidentata, agitata da bruschi sollevamenti; ora formata da sabbie cristalline che scintillavano al sole, ed ora il suolo non era che un fondo schistoso d'un colore di fango compresso. Nessuna forma di vita, fatta eccezione per certe lucertole piccole e corte, di un colore così eguale a quello della terra da renderle invisibili appena si fermavano. Si sarebbero prese per dei minuscoli frantumi del suolo improvvisamente animatisi per fuggire qua e là lontano dalle ruote dell'automobile.

Le ore passavano in una monotonia mortale. Il calore, coll'avanzare del giorno, diveniva ardente. L' aria era immobile, e aspiravamo con voluttà il soffio refrigerante che la velocità ci spingeva sul volto. Passavamo dal fresco del mattino ad una tem-

peratura tropicale, senza transazioni. Constatammo un fenomeno curioso; mentre il sole scottava, l'ombra era ancora fredda. Provavamo l'impressione di chi si scalda d'inverno avanti alla fiamma d'un camino, e si sente bruciare verso la fiamma e intirizzire verso l'ombra. Il cielo era d'una limpidezza inesorabile. Così limpido che c'ingannavamo sulle distanze; vedevamo tutto ravvicinato a noi. L'orizzonte ci appariva sempre a qualche chilometro, e



Villaggio di *yurte* mongole presso Urga.

correvamo delle ore prima di raggiungere certe scabrosità viste nettamente a grandi distanze sull'orlo estremo delle collinette.

Questa terribile trasparenza era dovuta all'assoluta mancanza di vapore acqueo. La siccità dell'aria ci procurava delle sofferenze che aumentavano da minuto a minuto. La nostra pelle era inaridita, come per una febbre, e ci mancava così la difesa d'una traspirazione che assorbisse calore evaporando. Perciò sentivamo sul viso e sulle mani bruciare il sole in modo tanto aspro, da darci l'impressione d'essere sotto il foco d'una lente smisurata. Il giorno prima, in verità, avevamo fatto la stessa osservazione, e fu anzi sulla strada di Pong-Kiong che ci si presentò l'idea della lente

come la più appropriata delle similitudini; ma non pensavamo allora che nel deserto vero la lente dovesse crescere di tanti gradi. Comprendevamo bene perchè le carovane non camminassero durante il giorno. Ma noi non potevamo e non volevamo fermarci. Ogni nostro sollievo era nella velocità.

Non trovammo che un pozzo. Verso le dieci scendemmo un altro gradino, un'altra riva che probabilmente rappresentava una tappa del mare nella sua lunga ritirata, durata forse miriadi di secoli, verso l'annientamento. Il suolo era biancastro di salsedine. In certi punti mi ricordava i dintorni del Lago Asfaldite nelle vicinanze di Gerico, ma senza le verdure del Giordano. Correvamo sopra una terra estinta. Una terra che visse troppo presto. Chi sa, forse avevamo intorno a noi la precisa visione del mondo futuro, del nostro mondo fra milioni d'anni, disseccato, morto, disteso sotto un'inalterabile serenità che gli darà un aspetto lunare nelle lontananze infinite del firmamento.

La parte più truce del deserto è lunga appena sessanta chilometri. Le carovane cercano di attraversarla in una sola marcia. Riempiono d'acqua otri e barili agli ultimi pozzi, e partono alla luce delle stelle. La loro strada è segnata dal biancheggiare degli ossami. Ossa di cammello, di mulo, di bue, di cavallo, sono disseminate un po' su tutta la via carovaniera, ma nel deserto è quasi continua questa traccia di massacro. Spesso la tormenta vi sorprende i convogli, li isola nell'opacità della sabbia sollevata a turbini, li costringe a fermarsi, e allora ammazza. Tutte le bestie vecchie, o stanche, o spedate, è lì che cadono. Quella è la regione delle agonie.

Vi è diffuso un inesprimibile senso di morte; viene non si sa da che, dal lugubre aspetto del paesaggio forse, dalla stranezza opprimente dei suoi profili nudi, dall' infinita eguaglianza di colore, o meglio ancora dal grave silenzio angoscioso; emana da tutto, e dà l'idea d'un pericolo ignoto e imminente, d'una continua minaccia, di un'insidia, di un agguato inimmaginabile al quale ci si prepara rassegnati. Non si ha che un pensiero, un desiderio

anzi, informe, vago, inascoltato, ma tenace: quello di fuggire, di non calpestare più quel cadavere di mondo, d'esserne liberati. Si guarda all'orizzonte come ad un luogo di salvezza e di riposo; si aspetta ogni piccolo valico con una speranza imprecisa; al di là d'ogni altura ci s'immagina di trovare qualche cosa d'inatteso e di buono. Ma passano valichi, passano alture, l'orizzonte che ci fronteggia diventa l'orizzonte che si lascia alle spalle; la desolazione pare senza fine. Il pensiero si fa inerte, l'anima annega in una tristezza invincibile. La partenza dall'ultima tappa si perde nelle brume del passato; la mente un po' stordita si offusca; tutto sembra immensamente lontano, nebuloso. Lontana la partenza e lontano l'arrivo. Si sa questo solo: che si dovrà pure arrivare e che si arriverà. E tale idea conferisce quella gran forza che si chiama: Pazienza.

Pazienza, e avanti! Tutte le resistenze dello spirito e del corpo sono disciplinate al servizio della pazienza. Avevamo finito col tacere, quasi per non dissipare niente delle nostre energie. E poi, una parola è un pensiero, e in certi momenti un pensiero costa troppa fatica. Verso le dieci ci trovavamo nel centro della zona peggiore del Gobi. Le due tappe estreme delle carovane sono segnate da un'enorme quantità di *obo*. L'*obo* è l'altare del mongolo nomade; è forse il primo altare che l'umanità abbia eretto. Consiste in un cumulo di sassi.

Prima di attraversare il deserto, per implorare la protezione del cielo, e dopo attraversato il deserto, per ringraziare gli dei della salvezza concessa, il pio carovaniere prende una pietra, la depone sull'obo, si genuflette e prega. Fin dal nostro primo ingresso nella Mongolia, quando eravamo ancora in vista della Grande Muraglia, abbiamo trovato degli obo sulla vetta delle colline. Ma non somigliavano a quelli del deserto. Forse erano abbandonati, abbattuti dai venti, ridotti a dei monticoli informi. Gli obo che incontravamo ai limiti della regione più desolata avevano spesso una terribile apparenza umana.

Eretti anch'essi sulle piccole alture, erano formati da una

sapiente sovrapposizione di sassi, culminata da un teschio di bue o di cavallo. Sembravano veramente innalzati alla morte. Da lontano, più di una volta, quelle costruzioni che si profilavano sul cielo terso ci parvero degli uomini, e nel teschio bianco credevamo di vedere le loro facce. Ve n'erano tante che formavano una folla. La presenza di una moltitudine, non importa di quale gente composta, era per noi una ragione di contento. Era un'interruzione della sconfinata solitudine. Nel deserto tutti gli uomini diventano cari, forse non tanto per un senso d'affratellamento umano, o per un desiderio di unione contro il pericolo, quanto per lo spettacolo confortante della vita. E guardavamo tutti quegli uomini dritti, scrutandoli; poi ci stupivamo della loro immobilità; pensavamo che forse ci avevano visti ed erano fermi per la meraviglia. Improvvisamente la solitudine si rifaceva intorno a noi, e più dolorosa, quando vedevamo quella folla divenire di pietra, e i volti trasformarsi in teschi, come per un lugubre incantesimo.

Alla base d'ogni obo erano delle striscie di carta con sopra scritte preghiere in carattere tibetano, o delle banderuole scolorite dal tempo, recanti anch'esse traccie di scritture sacre. Il mongolo nutre una superstizione piena di poesia: crede che il vento, agitando quella carta e quelle bandiere, ne faccia uscir fuori la prece scritta e la rechi a Buddha; passando lì sopra l'aria s'imbeverebbe di preghiere come s'imbeve di profumi passando sui fiori ed agitandoli. Il significato dell' incenso nelle nostre cerimonie religiose non ha qualche analogia? Noi dovevamo agli obo un beneficio: la loro presenza significava la liberazione della strada da tutti i sassi. E chi sa che l'origine della singolare usanza religiosa non debba proprio ricercarsi nella necessità di migliorare i passaggi sassosi, e che l'atto di togliere una pietra dalla via non sia divenuto un rito in mezzo ad un popolo che ad ogni atto ed ogni fatto attribuisce un senso mistico.

Dovemmo accorgerci che il radiatore, questo polmone dell'automobile, non respirava bene. Per il gran calore, la corrente

d'aria prodotta dalla velocità non riusciva più a rinfrescare l'acqua che circola intorno ai cilindri, e l'acqua s'evaporava con un soffio violento e continuo dalla chiusura del radiatore. Da lungo tempo (ci pareva almeno lungo tempo) cercavamo dei pozzi per rinnovare l'acqua nel motore. Non volevamo adoperare quella del nostro serbatoio, se non costretti da un'estrema necessità. Il serbatoio conteneva appena una cinquantina di litri, ed era prudente ser-

Fra yurte mongole presso Urga.

barli; una rottura della macchina poteva farci naufragare, e quella provvista sarebbe stata la nostra salvezza.

— Un pozzo! — esclamava di tanto in tanto qualcuno di noi fissando l'orizzonte — Laggiù, un pozzo, vedo dell'umidità, la terra ha una macchia scura!

— Si, si — rispondevano gli altri.

Le illusioni sono comunicative.

La macchia scura non esisteva, od era un'ombra. Fummo costretti a ricorrere all'acqua del carico, e ci fermammo per travasarla. La terra pareva bruciare sotto i nostri piedi; da essa

salivano un'afa greve ed un riverbero accecante. Eravamo tormentati da una sete quasi insopportabile. Quando vedemmo l'acqua limpida zampillare al sole dal serbatoio, non potemmo resistere, e ne sorsammo avidamente, con gli occhi socchiusi per goderla meglio, la bocca suggellata al sifone — lo stesso sifone che serviva a travasare la benzina. L'acqua era calda e puzzava di benzina e di vernice; ci sarebbe sembrata nauseante in qualunque altro momento. Tutto è relativo a questo mondo. Il Principe fu il più sobrio; bagnò appena le labbra, e ci esortò a non consumare quel prezioso deposito. La corsa monotona seguitò.

A mezzogiorno cominciammo a rivedere un po' d'erba in fondo a certe avvallature dove era evidentemente rimasta qualche umidità. Poco dopo fummo sorpresi dal volo di alcuni uccelli bianchi, e non tardammo a scorgere un piccolo stagno in una larga cavità del suolo. Sulla riva passeggiavano solennemente dei trampolieri. Ci fermammo a prendere dell'acqua, che Ettore andò a raccogliere con la pentola. L'acqua era assolutamente imbevibile, fetida, giallastra, leggermente salata; l'adoperammo per il motore, che non ha palato. Ma quell'acqua significava con la sua presenza che eravamo già fuori dal sinistro regno della siccità assoluta. Infatti non tardammo, dopo alcune decine di chilometri, a ritrovare dei pozzi, circondati dagli accampamenti delle carovane.

Vicino ad uno di quei pozzi non v'erano che due cinesi addormentati. Forse due disgraziati che rimpatriavano a piedi a piccole tappe. Non possedevano nemmeno una tenda per difendersi dal sole. Avevano per unico bagaglio pochi stracci ed un sacco. Seminudi, sdraiati sulla sabbia che pareva incandescente, il capo scoperto, dormivano. Vicino a loro fumavano i resti d'un fuoco, e sul fuoco vaporava la theiera, immancabile nel bagaglio del più povero cinese come il samovar lo è in quello del più povero dei russi. Non comprendevamo come degli uomini potessero resistere all'atroce supplizio di quel calore. Udendo del rumore essi si destarono, si sollevarono a guardarci un poco con gli occhi assonnati, poi tornarono a sdraiarsi. Dovevano essere af-

franti e stupiditi. Che cosa era il nostro viaggio paragonato al loro? Ricordammo quel pellegrino incontrato dal Principe presso Nan-kow, quell'uomo che avrebbe attraversato il deserto baciando la terra ogni tre passi, e pensammo che i due cinesi incontrandolo avrebbero forse avuto di lui quella pietà che noi provavamo per loro....

L'acqua dei pozzi era limpida e gelida. Dopo esserci dissetati ne empivamo il secchio, ed ogni tanto, durante la corsa, ce ne passavamo dei bicchieri colmi. Fra gli effetti del calore ne constatavamo uno almeno utile: il poco consumo di benzina. Nella miscela esplosiva, che scoppiando per l'accensione della scintilla elettrica produce la forza motrice, entrava in minima parte il vapore di benzina. Ce ne accorgevamo dal funzionamento della valvola che automaticamente immette aria nella miscela; essa aveva bisogno d'essere allentata completamente, ed era evidente che l'aria entrava nel carburatore in proporzione straordinaria. Borghese osservava che andavamo più ad aria che ad essenza.

Col progredire del giorno il calore aumentava. Il sole, sorto alla nostra destra, dopo averci girato alle spalle, cominciò a sferzarci dalla sinistra. Alla partenza da Pechino io avevo disprezzato l'elmo di sughero del quale il Principe ed Ettore s'erano forniti, e sfidavo gli ardori del Gobi con la modesta protezione d'un cappello di Panama, la cui falda si sollevava tutta sulla mia fronte per effetto della velocità scoprendomi completamente il viso. In poche ore il sole ci trasformò in maschere grottesche, ed io, ahimè, fui la più grottesca. I volti ci divennero d'un rosso vivo gonfiandosi, e doloravano; non potevamo sopportarvi nemmeno il leggero contatto del fazzoletto. L'acqua fresca, che nei giorni precedenti ci procurava delle abluzioni deliziose, produceva un bruciore sgradevole. Qua e là, su delle macchie più scure, la pelle si sollevava. Avevamo l'impressione di subire un lento processo di cottura. Gli occhi arrossati bruciavano, e le labbra erano enfiate, inaridite, screpolate. Ettore specialmente soffriva nella

bocca che gli sanguinava agli angoli. E soffriva orribilmente nelle mani, già rovinate dal rude lavoro, sulle quali il sole apriva solchi vivi; e le dita gonfie ne tremavano di dolore. Non si potrà mai apprezzare abbastanza la somma enorme di abnegazione, d'amor proprio, d'energia che Ettore dimostrava dimenticando ogni dolore al momento del bisogno, costringendo le sue mani piagate alle più dure fatiche che gli facevano lasciare alle volte traccie di sangue sugli attrezzi e sui pezzi della macchina. Quando aveva scrupolosamente finito il lavoro, si guardava le ferite, e mormorava con quel suo sorriso da grande ragazzo:

— Ho paura che non andiamo avanti!

Se avessimo avuto ancora sulle nostre teste la superba protezione del baldacchino, avremmo potuto riderci del sole. Ci consolavamo dicendo: Finirà anche questo!

Inseguivamo l'infinita linea dei pali telegrafici in una specie di sogno. Quella linea aveva le sue seduzioni. In tanta monotonia, essa assumeva varietà di aspetti alle quali c' interessavamo. Ora correva dritta, simile ad una fantastica striscia sottile e nera tracciata da un orizzonte all'altro; ora mostrava la schiera delle antenne volgere regolarmente come soldati in una manovra. L'idea dei soldati ci veniva specialmente quando vedevamo i pali assalire in rango il declivio delle alture. Sui valichi quell' insieme di lineette serrate l' una all'altra formava spesso sorprendenti sagome nebulose, ora simili ad una cuspide gotica, ora ad una montagna dirupata, immensamente lontana. Osservavamo tutte queste cose con un'attenzione infantile. Avevamo pensieri d'una puerilità stravagante. Mi sorprendevo talvolta a contare i pali, meccanicamente, cominciando da uno qualunque, per finire col perdere il conto. Quel che v'è di opprimente in un viaggio di quel genere, per chi non guida, è l' inazione. Si osserva dapprima, si medita, poi si fantastica, ed alla fine il pensiero stanco discende nel vaneggiamento; nessuna visione più lo risveglia, e si rimane così in uno stato di tacita e quieta insensatezza. La mente si addorme e si empie della dolce demenza del sonno.

— Una *yurta!* — esclamò il Principe.

Erano le due del pomeriggio. Quelle parole ci scossero, come se avessero annunziato un prodigio.

— Dov'è, dov'è?

— Laggiù, a sinistra, sotto a quelle roccie.

— Ritorna il mondo!

— Saranno nomadi in viaggio. Non vi sono pascoli. Chi può vivere qui?

Avanti la Banca Russo-Cinese a Urga. — Il primo *tarantar.*

Guardammo lungamente la *yurta* fuori della quale era legato un cavallo. Poco dopo scorgemmo un cammello carico, condotto da un mongolo che si era fermato a farci dei grandi gesti. Lo aspettammo, e il mongolo accorse inchinandosi, estrasse dalla sua casacca un grosso involto di pezza e cominciò lentamente a disfarlo. Dentro al primo involto ve n'era un altro, dentro al secondo un terzo.... Finalmente dall'ultimo involucro uscì fuori un telegramma che l'uomo presentò cerimoniosamente.

Il telegramma era diretto a Du Taillis, e lo restituimmo indicando al carovaniere di continuare il cammino verso il sud. Egli

rifece accuratamente il suo pacco, ottimo espediente per non perdere una carta preziosa ma che non sarebbe consigliabile agli uomini d' affari. Ci accorgemmo che il cammello era carico di due bidoni di benzina. Allora comprendemmo: la *Spyker*, probabilmente a corto di combustibile, aveva telegrafato da Pong-Kiong ad Udde per farsi spedire due bidoni del deposito, ed i bidoni erano in viaggio. A Pong-Kiong avevamo ceduto alcuni litri della nostra benzina, e credo che le *De Dion-Bouton* avessero fatto altrettanto.

Alle quattro ci trovavamo in una regione frastagliata da roccie basse, erette qua e là sulla pianura come scogli sul mare. Alla vigilia non riuscivamo a vedere la stazione di Pong-Kiong che credevamo perduta, ora invece vedevamo un Udde in ogni roccia lontana. Rimanevamo ingannati ad ogni passo. Per non perdere di vista i fili del telegrafo cercavamo di seguirli ovunque, sul dorso di colline, fra sassi e macigni; l'avanzata si faceva faticosa. Verso le cinque ci si presentò un'altura formata da un ammasso di roccie tondeggianti. Ai suoi piedi, confusa con le pietre, una casetta cinese: Udde. Pochi minuti dopo entravamo in quel luogo di delizie, in tutto simile a quello che avevamo lasciato al mattino.

Fummo ricevuti non da uno, ma da due impiegati telegrafici. Arrivavamo in un momento di trasloco; il vecchio telegrafista di Udde stava per lasciare il suo posto e si preparava a diciassette giorni di viaggio in carovana per raggiungere Kalgan. Intanto iniziava ai doveri dell'ufficio il nuovo collega giunto qualche giorno prima.

Quell'uomo che lasciava il deserto era felice. La contentezza lo rendeva espansivo. Ci seguiva per tutto, sorridendo. Volgendoci eravamo sicuri di vedere quel cinese piccolo e magro, munito d' una gran coda e d' un gran paio d' occhiali a stanghetta, pronto a confidarci la pienezza della sua gioia. Mentre scrivevo il mio resoconto telegrafico, mi parlava:

— Vado a Shang-hai.

— Ah.

— Sì, perchè io sono di Shang-hai. E sono vedovo — (sorriso cerimonioso) — e sono cristiano.

— Mi rallegro.

— Mio padre vuole che io mi ammogli di nuovo. Così, appena arrivo a Shang-hai mi sposo — (risata).

— E siete innamorato?

— Io, no. Non conosco la mia fidanzata. L'ha scelta mio padre.

— E se non vi piacesse?

Egli mi ha guardato sorpreso, ed ha sorriso con condiscendenza dicendomi ancora:

— L'ha scelta mio padre! È il nostro uso. Parto dopodomani. Eh! Eh!

Quella sera abbiamo aspettato inutilmente l'arrivo delle altre automobili.

Divorammo in silenzio un po' di riso e dell'eterno *corned-beef*, e ci sdraiammo in terra avvolti nelle nostre pellicce. Da due giorni ci dimenticavamo di far colazione. La sete aveva ucciso la fame.

CAPITOLO VIII.

LA CITTÀ DEL DESERTO

La montagna lontana — Un panorama di devastazione — La città del deserto — Un'automobile misteriosa — Inseguendo le antilopi — Urga.

Udde era la nostra seconda base di rifornimento, e vi trovammo la benzina, l'olio, e il grasso, spediti da Pechino per carovana, tutto un amasso di pacchi e di bidoni che occupava un angolo del cortile. Un po' di benzina s'era perduta per la strada attraverso le fessure dei bidoni avariati; con tutto ciò ne avemmo abbastanza da riempire i serbatoi della macchina, e ne lasciammo anche qualche recipiente pieno, pregando i telegrafisti di consegnarlo ai nostri colleghi nel caso che essi ne avessero avuto bisogno.

Poco prima dell'alba del 20 Giugno, un mongolo che veniva dal pozzo di Udde — lontano più di un *li* dalla stazione telegrafica — portò delle notizie. Al pozzo aveva trovato dei carovanieri, arrivati allora dal sud dopo una lunga marcia notturna; essi gli avevano riferito che i *carri stranieri* s'eran accampati alla sera precedente a 180 *li* da Udde (circa 104 chilometri). La distanza ci pareva esagerata; la carovana non poteva aver percorso nella notte più di 100 o 110 *li,* e le automobili dovevano trovarsi ad un sessanta chilometri da noi. Il Principe decise di

aspettarle due giorni ad Urga, la capitale della Mongolia ove contavamo giungere l'indomani, come le avevamo aspettate a Kalgan.

Brillavano ancora delle stelle verso l'occidente quando partimmo per Tuerin — la prossima stazione telegrafica lontana più di 300 chilometri — dopo aver sorbito un buon thè bollente, e dopo di aver salutato e ringraziato i nostri telegrafisti.

La mattina era fredda, e ci eravamo imbacuccati nelle pellicce, appena sufficienti a proteggerci. Ma tre ore dopo già le ave-

Donne Mongole di Urga.

vamo abbandonate sulle spalliere dei sedili. E alle 9 cominciavamo di nuovo a soffrire le torture del caldo.

Avremmo giurato che il caldo aumentasse di giorno in giorno: ma in realtà lo sentivamo di più per la eccessiva sensibilità della nostra pelle malata. Inoltrandosi il giorno, nemmeno la ventilazione prodotta dalla velocità ci recava più sollievo. Provavamo a volte l'impressione di essere investiti da un rovente alitare di fornace, l'effetto di avvicinarci troppo a qualche incendio invisibile. La sete ci riprese, continua, torturante; l'estrema siccità dell'aria

c'inaridiva la gola, e ci pareva di sentirci prosciugare tutti. L'incontro d'un pozzo era una festa.

Ricordo come una delle cose più deliziose l'atto di mettere le labbra sull'orlo d'un secchio colmo d'acqua fresca. Erano delle bevute a gran sorsi, lunghe, avide, con i piedi nel fango del pozzo, la faccia rovesciata, immersa quasi nell'acqua che colava fuori, che ci scorreva nel collo, che si riversava sui vestiti tanta era la nostra premura di bere presto, di bere tanto, di godere quella dolce frescura che entrava in noi a ondate.

Quando l'arsura ricominciava, subivamo talvolta l'ossessione di un desiderio irrealizzabile che non ci voleva abbandonare: assorbivamo con la fantasia delle bevande immaginarie. Ettore pensava per solito ad un gran bicchiere di birra gelata, torbida per la spuma ma che chiariva dal fondo a poco a poco, e che frizzava in gola, mentre l'esterna rugiada del bicchiere gocciolava fra le dita. Ogni tanto mi offriva il suo bicchiere di birra; ed io lo contraccambiavo generosamente con delle granite di caffè. Non so la ragione per cui la granita di caffè divenisse il mio preferito rinfresco spirituale nel deserto. Cosa strana: ci proponevamo seriamente di fare al ritorno delle vere indigestioni delle nostre bibite, di godercele in realtà, come se quella sete dovesse perseguitarci fino in casa nostra; e provavamo dei grandi rimpianti per tutte le birre e tutte le granite che avevamo sorbito in passato senza apprezzarne l'immenso valore, senza sentire la felicità che ne veniva.

Con Udde le roccie erano scomparse. Per lunghe ore il viaggio si svolse per una serie infinita di valli chiuse da basse collinette renose e rossastre. Sulle colline trovavamo qualche breve passaggio sassoso, qualche sabbione pesante che affaticava il motore, ma in generale il terreno non poteva essere più adatto all'automobilismo. La macchina era spesso lanciata alle velocità massime su pianure vergini; ci discostavamo da ogni traccia di sentiero, lasciavamo le orme dei cammelli, e stendevamo il segno delle nostre ruote sopra una terra che non fu mai calpestata.

Per la prima volta un'automobile correva con tutta la sua forza fuori delle tiranniche limitazioni della strada, padrona di volgere il suo impeto secondo il suo capriccio, come un cavallo libero. Noi godevamo per quelle lunghe corse veloci che ci aiutavano a fuggire. Sentivamo sempre più penetrante la sottile angoscia della solitudine e del silenzio. Su centinaia di chilometri eravamo i soli esseri viventi, e provavamo talvolta un vago, segreto, intimo ed inascoltato senso di orrore per quell'isolamento: era l'intuizione d'una vasta ostilità intorno a noi, di una inimicizia feroce della terra stessa. Noi diamo sempre alla terra una grandiosa personalità, la chiamiamo spesso madre terra, la troviamo ora sorridente ed ora severa, le riconosciamo espressioni ed affetti; essa ha fisionomie che evocano sentimenti; vi è qualche cosa che somiglia ad un'anima, ad una grande anima, in lei; lo sentiamo istintivamente; quando siamo soli per una campagna, abbiamo la sensazione di gioie e di melanconie che vengono soltanto da ciò che vediamo, che sono l'emanazione imperscrutabile d'una vita misteriosa che ci circonda. Laggiù da questo mistero si sprigionava dell'avversione. Si direbbe che il deserto ami i suoi silenzi e li difenda. Esso è un immenso cimitero che non vuol essere profanato.

Avremmo desiderato almeno di vedere un albero. Un albero qualche volta è un compagno, un amico gigantesco che offre ospitalità e riposo all'ombra delle sue braccia aperte. Ma da Kalgan non vedevamo più alberi. Veramente, il giorno prima, non lontano da Udde, credemmo di averli trovati: sul bordo d'un torrentello disseccato e sassoso scorgemmo sette alberi in fila. Sette miracoli. Li avvicinammo, e ci accorgemmo che erano arbusti più bassi di noi, simili alla tamerigia: la nudità del suolo ci aveva ingannati sulle loro proporzioni. Tuttavia li guardammo come una grande rarità, compiacendoci della loro esistenza e della loro forma.

Saranno state le dieci quando sono ricomparse delle praterie.

L'erba ha cominciato timidamente ad inverdire il fondo delle vallette, poi si è distesa sulle colline, s'è fatta più umida e più fitta

Nel verde un cinguettìo d'uccelli, dapprima incerto, raro, lontano, poi più alto, continuo e giocondo. Erano migliaia di allodole di deserto, di strane pernici dal petto bianco, di aironi dal ciuffo. Intorno all'automobile si sollevavano a nuvoli di questi lieti abitatori dell'aria; ne eravamo in certi momenti circondati. L'acqua doveva esser vicina; infatti passammo poco dopo intorno a piccoli stagni melmosi, coperti di canniccio giallo, e le cui rive erano gremite di uccelli acquatici, di fenicotteri bianchi, immobili sulle

Il governatore cinese della Mongolia in automobile. — La partenza.

lunghe zampe scarlatte, di anitre dalla testa nera, di oche. Qualche antilope, di tanto in tanto, sorpresa dal nostro arrivo sollevava il muso sottile dall'erba, e balzava via come saetta.

La velocità dell'automobile ci procurava cambiamenti di paesaggio che le carovane ignorano. Da un'ora all'altra noi eravamo passati dalle sabbie ai prati; il passo pigro del cammello ci avrebbe impiegato un giorno, cioè un tempo sufficiente per non accorgersene.

Traversammo di volata una pianura eguale e perfetta: fu una corsa ininterrotta di sessanta chilometri, che speravamo non

dovesse finire che alla nuova tappa. Ma finì la corsa, finì la pianura, finirono i prati, tacque il canto delle allodole, e c'inoltrammo cautamente in una regione sassosa, triste, nuda, abbandonata. Eravamo di nuovo riafferrati dal deserto. Ci fermammo ad un pozzo, in mezzo all'accampamento d'una carovana cinese. I carovanieri usciti dalle loro tende azzurre, seminudi, si avvicinarono.

— Quanto è lontano Tuerin? — chiedemmo.

Indicarono il nord con un gesto espressivo che voleva dire: Molto, molto lontano!

— Quanti *li?*

Non lo sapevano. Uno di loro disse:

— Due giorni.

Un altro ci parlò lungamente di Tuerin, d'una montagna, ci indicò un punto ove la strada saliva un piccolo valico; e riuscimmo a comprendere che Tuerin doveva trovarsi ai piedi d'una montagna, e che la montagna poteva scorgersi da quel punto della strada.

Non ci eravamo ingannati. Infatti, spinta la macchina sull'altura, vedemmo all'orizzonte il profilo d'una enorme roccia, una Gibilterra del deserto. Doveva essere lontana non meno di settanta chilometri, e la potevamo scorgere soltanto in virtù dell'estrema trasparenza dell' atmosfera. Era pallida, azzurra, e, come avviene in mare quando si avvista una terra, la perdevamo, ci svaniva a momenti sotto lo sguardo, il suo contorno scompariva, e la visione si dissolveva nella luminosa serenità. Dovevamo allora pazientemente ripercorrere con l'occhio la linea dell'orizzonte per ritrovarvi l'apparizione tremula e lieve.

La strada scendeva, e la montagna di Tuerin tramontò come un astro. Incominciò un'altra serie senza fine di valli e di alture, riarse e sterili. Ad ogni collinetta ci aspettavamo di rivedere la Gibilterra più vicina. Ma non vedemmo più nulla. Passavano le ore e parevano eterne. Ci sentivamo stanchi, affranti, quasi che la nostra forza entrasse per qualche cosa nel poderoso lavoro del motore. In verità, lo spingevamo talmente col desiderio assiduo,

lo accompagnavamo così intensamente con la volontà, che ne provavamo un vero spossamento fisico. La strada non era sempre facile, e noi seguivamo ogni moto della macchina con una vigilanza che tendeva tutti i nostri nervi.

La gran roccia non ricompariva. Ci ripetevamo sempre con rinnovata fiducia. " Da lassù la vedremo, fra pochi minuti ". Niente. Ogni disillusione pareva ci ricacciasse indietro centinaia di chilometri. Dopo quattro ore finimmo col non credere più.

— Era un effetto dei pali telegrafici, quella montagna! — esclamavo, e mostravo le forme strane e nebulose che lo scorcio della lunga linea di pali metteva sull'orizzonte.

— Se fosse stata una montagna non sarebbe sparita! — osservava Ettore giudiziosamente.

— Eppure non poteva essere che una montagna — concludeva Borghese che io trattavo fra me di ostinato.

Ci persuademmo d'essere ancora molto lontani dalla mèta, e cademmo in una melanconica rassegnazione.

Quel giorno era toccato a me il posto del montatoio. Quell'angolo offriva delle emozioni nuove e non sempre piacevoli. Costringeva a stare contorti, seduti di fianco, con i piedi a sinistra, sul predellino, fuori dell'automobile, e con la testa voltata a destra; una posizione da najade in una fontana, alquanto incomoda per un lungo viaggio. La faccia all'altezza del cofano del motore riceveva tutte le calde emanazioni della macchina. A questo si aggiungeva una certa instabilità d'equilibrio nelle voltate e durante i forti sobbalzi dell'automobile, e bisognava attaccarsi a qualche sporgenza per non lasciarsi prendere all'imprevista dagli effetti dalla forza centrifuga. Tutto ciò è insignificante in una passeggiata, e forse anche divertente. È grave in un tragitto di molte ore, quando la stanchezza e la noia appesantiscono a poco a poco i muscoli e il cervello, quando l'immobilità forzata, il silenzio, la monotonia della strada, il caldo, la lunga veglia, finiscono col produrre un rilasciamento di ogni facoltà, un intorpidimento che non è sonno ma una dimenticanza di se stessi, dei luoghi, del

momento, un abbandono e un'incoscienza inelluttabili. Si piomba in un delirio quieto e inerte. L'occhio si fissa senza comprendere. Ogni cosa perde il suo significato e il suo valore. Ricordo d'aver guardato per un tempo indeterminabile il turbinare d'una ruota, la cui larga pneumatica mi pareva una cateratta grigia precipitosa, eguale, eterna, che esercitava su me l'attrazione d'un vortice. E la terra ai miei piedi scorreva come quei fiumi strani e paurosi che attraversano i nostri sogni nella febbre. Ad un certo punto tutto mi apparve velato, confuso, fuggente. Una cosa sola comprendevo: che ero in pericolo di cadere. V'era una piccola parte di me che vigilava; nella coscienza offuscata vegliava l'istinto come una sentinella, e mi gridava l'allarmi. Ma non potevo ascoltarlo. Sentivo che cadevo, e mi lasciavo andare, mi rassegnavo dolcemente.... Più d'una volta una mano mi ha afferrato con energia alla spalla, e ho udito la voce di Borghese gridarmi:

— Stia attento! Mi pareva che cadesse!

Ed io, pronto, con la vergogna di chi è sorpreso ubbriaco:

— No no, non c'è pericolo.

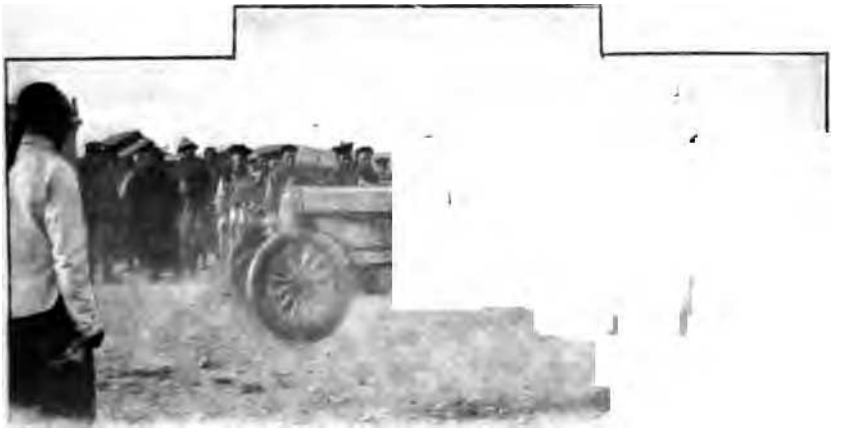
La montagna riapparve improvvisamente. Era ad una quindicina di chilometri da noi. Pareva composta da un blocco gigantesco di pietra dalle pareti a picco, dritto sopra una collina formata forse dai detriti dello scoglio. Evidentemente la gran serie di piani e di alture che avevamo allora attraversato formava nell'insieme una vasta avvallatura, un'immensa cavità, un *gobi*, e questo ci aveva impedito di rivedere la montagna di Tuerin dopo la sua prima apparizione lontana. A mano a mano che si avvicinava essa diveniva più strana.

Non era un solo blocco di pietra; era un gruppo di scogliere, un ammasso di roccie, una colonia di rupi, qualche cosa come un immenso obo eretto dal fervore religioso d'un popolo di titani. Tre quarti d'ora dopo c'internavamo fra macigni e massi in una regione fantastica.

Salivamo le balze della collina intravvista, dominata dai profili bizzarri e paurosi delle roccie. Avevamo l'impressione d'essere

in mezzo ad una immane rovina, di trovarci per luoghi sui quali fosse crollato un mondo. Quelle enormi pietre stravaganti parevano cadute dall'alto, rovesciate, urtate, frantumate dal furore d'un cataclisma immenso. Alla desolazione qui si aggiungeva la devastazione. Il deserto non dormiva più sulla quieta distesa dei piani; il deserto qui si ergeva impetuoso, assumeva forme violente; pareva prepararsi non più a respingere, ma a schiacciare.

La macchina saliva affannosamente lungo la strada carova-



Il governatore cinese della Mongolia in automobile. — Il ritorno.

niera ed il suo strepito era rimandato dagli echi. Cercavamo con lo sguardo fra le roccie la stazione telegrafica; senza accorgercene avevamo perduto la nostra guida, i fili, e ci trovavamo come abbandonati in quelle sinistre solitudini. Non riuscivamo a trovare il nostro sospirato rifugio.

Da un cespuglio uscì fuori una volpe, che invece di fuggire spaventata ci seguì per lungo tratto, docilmente, come un cane, allungando verso di noi il muso aguzzo e striato, e trascinando la superba coda fioccosa. Poi scomparve. Giungemmo alla sommità dell'altura, a ponente. Le roccie da quel lato tondeggiavano

ed avevano un aspetto bizzarro di groppe d'animali giganteschi. Digradavano verso la pianura.

Ad un tratto, su quel prodigioso gregge di macigni vedemmo luccicare al sole quattro globi d'oro.

Erano eguali, tutti alla stessa altezza, disposti simmetricamente. Li guardavamo con una curiosità intensa e muta. Si libravano sopra l'agitazione rocciosa che scendeva alla sinistra della strada, avanti a noi alcune centinaia di metri. Continuando il cammino, lentamente i nostri occhi scoprivano fra i massi un largo spazio, e la nostra curiosità si mutava in meraviglia, e la meraviglia in stupore, a mano a mano che le confuse immagini che vedevamo in quel vasto rifugio pieno di sole prendevano consistenza di realtà. Dopo qualche minuto fermavamo l'automobile per guardare avidamente l'incredibile spettacolo d'una città, d'una città dall'aspetto singolare, una città favolosa.

La dominavamo dall'alto. Le roccie la cingevano tutto intorno e le facevano da mura. I globi d'oro culminavano quattro templi grandiosi che si allineavano al sud. Quegli edifici sacri non avevano nulla di comune con il tempio da noi visto presso a Pong-Kiong, il tempio del vecchio sacerdote immobile. Essi erano eretti su grandi piattaforme di legno, come le costruzioni buddhiste del Giappone; sembravano tutti di legno, scolpito, colorato, dorato; avevano i tetti sollevati agli angoli come i tetti cinesi, ma senza finire in quella linea caratteristica che dà l'idea del dorso d'una tenda e che forse nella tenda ha la sua origine; i loro tetti terminavano invece a pinnacolo. Sull'estrema punta, una palla d'oro. Erano eguali l'uno all'altro quegli edifici, ed erano isolati. La loro grandiosità veniva da quell'isolamento. Intorno non una pianta, non un segno di verde, ma sabbia e qualche scoglio. La città stava un po' discosta, lasciava con reverenza uno spazio fra lei ed i suoi templi.

Non si può immaginare una città più strana. Era formata da una quantità di piccole case bianche, dai tetti quadrati e regolari, fatte di calce e di legno, schierate sul bordo di strade dritte e

larghe. La città e gli edifici sacri parevano nuovi, e abbandonati. Le strade erano deserte. Nella gran luce che le invadeva non scorgevamo una figura umana. Quel paese, comparso improvvisamente avanti a noi come per incantesimo, sembrava disabitato. O meglio, disabitato dagli uomini, perchè di tanto in tanto distinguevamo dei cani che attraversavano le vie, che trotterellavano lungo le case, e si sdraiavano a branchi sulle striscie d'ombra. La città era silenziosa come il deserto che la circondava.

Chi poteva vivere in quei luoghi? Dei religiosi, certamente. Immaginammo subito di trovarci di fronte ad un selvaggio nido della fede Lamista. Lasciammo l'automobile e ci avvicinammo alla Lamaseria arrampicandoci sulle spalle d'un enorme macigno. Soltanto gente che fa della preghiera e della meditazione lo scopo della vita, poteva conservare tanta immobilità e tanto silenzio. Da qualunque centro di popolazione, ad ogni momento, sale una voce acuta, prepotente e lieta: quella dell'infanzia. Bastava la sua assenza a dirci che laggiù non v'erano che dei monaci. Non scendemmo fra le casette per timore di risvegliare qualche pericoloso fanatismo. E poi avevamo troppa premura di raggiungere il nostro luogo di riposo. Ritornammo a bordo, e continuammo le ricerche. La città misteriosa scomparve.

Vedemmo un pastore che sorvegliava un piccolo gregge brucante all'ombra dei massi, ma era troppo lontano per parlargli. Cominciammo a discendere il versante nord della montagna. La stazione telegrafica non ci appariva ancora. Tornammo indietro e decidemmo d'interrogare i Lama del santuario.

Giunti di nuovo vicino alla città, ci dirigemmo a piedi verso l'abitato. Qualcuno ci aveva visti. Degli uomini sbucarono fuori dalle strade, e seguiti dai cani, salivano verso di noi. Avanti a tutti era un vecchio. Il Principe si rivolse a lui con un gesto di saluto. Il vecchio arretrò e fuggì. Il saluto fu ripetuto ad un giovane, che fortunatamente lo accolse a piè fermo con un coraggio degno della circostanza.

Come domandare ad un Lama mongolo la strada per rag-

giungere una stazione telegrafica? Dispensate tutte le parole cinesi che potevano servire allo scopo, ripetuti tutti i gesti che al nostro giudizio indicavano fili, pali, casetta, telegrafare (a questo punto della mimica facevamo con la voce il rumore del tasto in modo che ci pareva perfetto: *tic — tic, tic, tic — tic, tic*) ottenemmo questo solo resultato pratico: di far ridere l'intera Lamaseria di Tuerin. Era qualche cosa. Le diffidenze si dissipavano, il buon umore vinceva le riluttanze, i monaci si affollavano fiduciosi intorno a noi, divenivano nostri buoni amici. Ma non trovavamo la strada.

Borghese ebbe allora un'idea felice: prese il taccuino, vi disegnò delle aste che potevano raffigurare le antenne telegrafiche, le munì d'isolatori, vi tese dei fili. I Lama seguivano con intenso interesse il suo lavoro, si pigiavano, allungavano il collo sulle sue spalle. Erano uomini di tutte le età, dal capo e il volto rasi, vestiti di tonache e di manti gialli o rossi. Molti portavano il manto avvolto alla vita e gettato sulla spalla sinistra come una toga, e con un lembo si coprivano il capo. Tonache, manti, e uomini, erano egualmente sudici: l'acqua è rara nel deserto. Chi sa quale avvenimento strepitoso rappresentava il nostro arrivo per quegli eremiti, isolatisi dal mondo per studiare e meditare i testi sacri del Buddhismo. I mongoli portano i loro libri divini, venuti dal lontano Tibet, nei luoghi più desolati; li celano come si cela un tesoro. Pare a loro che la dolce dottrina di Buddha non possa essere pienamente compresa che nella solitudine e nel silenzio.

Dopo aver disegnato i fili, il Principe intraprese la raffigurazione della stazione telegrafica nella quale i fili si precipitavano, e poi battendovi sopra il dito fece comprendere che quella era l'oggetto delle nostre domande, lo scopo supremo di quel lungo lavoro. I Lama afferrarono il senso del geroglifico. Ed eccoli gesticolanti e vocianti mettersi in marcia per indicarci il cammino. Giunti sulla strada rimasero sorpresi per la presenza dell'automobile. La circondarono osservandola con diffidenza. Una quantità di cani aveva seguito i monaci e si aggirava per tutto, pas-

sabilmente indiscreta. Ettore credette giunto il momento di rimettere in moto la macchina, e diede due vigorosi giri alla manovella. Il motore entrò in funzione strepitosamante, ruggendo. Lama e cani fuggirono a precipizio verso la città sacra....

Per fortuna avevamo compreso che la strada del telegrafo si inoltrava all'est per stretti passaggi serpeggianti fra le roccie. Non so come l'automobile riuscì ad arrampicarsi su certe ripide salite fin sopra un'alta spalla della collina, ad attraversare una specie

Dopo un affondamento nei terreni paludosi in vicinanza di Urga.

di corridoio fra dei macigni, a scendere dall'altra parte. Il fatto è che arrivammo in un prato dov'era già scesa l'ombra, e in mezzo al prato trovammo la terza stazione telegrafica della Mongolia, piccola come le sue consorelle, come loro costruita col fango, e pure così seducente alla nostra immaginazione.

— Sapete? — ci disse il telegrafista cinese con grande premura — È passata un'altra automobile. Andava ad Urga.

— Possibile!

— Si. E non si è fermata. Correva veloce come il vento.

— Diamine!

— L'ho vista benissimo, veniva dalla direzione d'Udde.

— Ma quando?

— Alcune ore fa.

Chi poteva averci sorpassato? Non ce n'eravamo accorti. Forse mentre cercavamo la strada... Oppure una delle *De Dion-Bouton* aveva viaggiato durante tutta la notte e ci precedeva....

— Siete proprio sicuro? — Abbiamo chiesto — Era un'automobile?

— Sicurissimo. Veniva da Udde, andava ad Urga, e l'ho subito telegrafato.

— Era come la nostra?

— Molto più piccola, oh, molto!

— Vorreste domandare ad Udde notizie di tutte le automobili?

— Subito.

E il servizievole cinese si mise all'apparecchio. Dopo un istante si sollevò esclamando gravemente:

— Udde pranza. Domanda cinque minuti di tempo per finire di mangiare.

Quando Udde ebbe pranzato trasmise le informazioni richieste, che il telegrafista ci traduceva a mano a mano, leggendole sul nastro di carta:

— " L'*Itala* ha lasciato Udde stamani alle quattro.... „

— Benissimo. Poi?

— " ..... la *Spyker* si è fermata ieri a 100 *li* al nord di Pong-Kiong per mancanza di benzina che le fu spedita con un cammello.... Le *De Dion-Bouton* sono giunte insieme ad Udde oggi all'una del pomeriggio.... sono ripartite alle due.... „

— Non v'è altro?

— " .... il triciclo *Contal* non è stato finora segnalato nè a Pong-Kiong nè a Kalgan.... il Tu Tung di Kalgan ha spedito soldati di cavalleria alla sua ricerca „. È finito.

Era evidente che la *Spyker* si trovava almeno a quattrocento

chilometri da noi, e le *De Dion-Bouton* a duecentocinquanta. Il mistero di quell'automobile passata alcune ore prima senza fermarsi era spiegato. Come non averlo capito subito?

— Ma eravamo noi! — abbiamo detto al cinese stupito — Eravamo noi a passare laggiù. Non ci siamo fermati perchè non abbiamo visto l'ufficio telegrafico, che siamo andati a cercare poi su tutti versanti della collina, meno che su quello buono.

— L'automobile che è passata mi pareva più piccola! — osservò dubitoso.

— Effetto della distanza.

— È vero! La distanza impiccolisce ogni cosa.

Emessa questa profonda verità il telegrafista si mostrò pienamente convinto.

Facendo il conto della strada percorsa, trovammo che quel giorno avevamo superato il primo migliaio di chilometri da Pechino. Per festeggiare l'avvenimento ci decretammo l'offerta d'un sontuoso banchetto. Un Lama pastore capitato in quei paraggi ci vendè un agnello che gli pagammo con ritagli di argento (poichè nessuna moneta coniata ha corso fra i mongoli), debitamente pesati in una bilancetta apposita della quale ci eravamo forniti a Kalgan. E l'agnello, affidato alle sapienti cure del telegrafista, ci ricomparve qualche ora dopo trasformato in un gigantesco piatto di lesso fumante, che ci sembrò la più prelibata vivanda del mondo.

Avanti al cumulo delle ossa accendemmo poi le sigarette, e, alla luce d'una candela infilata nel collo d'una bottiglia, ci trattenemmo lungamente a parlare della vicina città del deserto, il cui recinto non fu mai varcato da piede femminile, del nostro viaggio, della prossima tappa. Avevamo completamente dimenticato la stanchezza, la sete, tutte le sofferenze della lunga giornata, dodici interminabili ore trascorse sotto al sole cocente in una continua accasciante fatica di nervi, fra mille dubbi e mille ansie.

Come sembravano piccole e disprezzabili le difficoltà passate! Il futuro incalza talmente, che non perdiamo il tempo a guardarci

indietro. Questa tendenza a dimenticare il male è la più grande fortuna dell'uomo. Ogni mattina ci sentivamo alla partenza forti e pronti, perchè avevamo perduto il ricordo esatto della vigilia. Una nebbia benefica si stende sulle sofferenze trascorse. E partendo immaginavamo sempre ogni difficoltà finita. Oblìo e speranza erano le nostre forze.

La nostra corsa somigliava molto alla vita.

Tuerin è al limite del deserto. Al sud di Tuerin lo squallore della sterilità, al nord la verde magnificenza della prateria. Quell'alta roccia pare messa là per un segnale, come un faro, ad indicare agli uomini in viaggio il confine fra la terra morta e la terra viva, per dire agli uni: Preparatevi! — per significare agli altri: Coraggio!

Il tragitto fra Tuerin ed Urga ci è sembrato incantevole, forse perchè venivamo dal Gobi. Trovavamo tutto delizioso: il verde, la strada, il cielo. Poichè anche il cielo era cambiato: aveva delle nubi e noi ammiravamo pure le nubi, specialmente quando si compiacevano di far scorrere le loro grandi ombre fugaci su noi come delle immense e lievi carezze. Andavamo a cinquanta chilometri all'ora, talvolta a sessanta. Il terreno era leggermente ondulato, e ci lasciavamo scivolare nelle molli discese con tutto l'impeto della velocità e del peso. Eravamo lieti, parlavamo, trovavamo mille cose da dire, richiamavamo la nostra attenzione su tutto quello che vedevamo, pensavamo ad alta voce.

Ettore ci domandava a che ora saremmo arrivati a *Kalgan* — già, perchè Ettore, per un suo amore della semplicità, aveva soppresso mentalmente i nomi dei paesi attraversati e da attraversarsi, lasciandone vivere soltanto un paio per comodità di linguaggio; e quel paio applicava a tutte le località, indifferentemente. Era una specie di gergo; Kalgan voleva dire: " quella città che... ". Ettore aveva una memoria ribelle alla geografia; i nomi vi passavano sopra senza fermarsi, come degli uccelli al

volo; ed ecco perchè quando egli riusciva a impossessarsene di uno, non lo lasciava più, e lo faceva servire per tutti gli altri scappati via. La sua bonaria indifferenza verso l'itinerario aveva degli aspetti invidiabili; e sorridevamo dei suoi errori geografici, non per gli errori, ma per una certa freschezza d'ingenuità che li accompagnava, per la rivelazione d'una semplicità originale; sentivamo, vicino a lui, quel piacere buono che dà sempre il contatto d'un'anima nuova, l'anima d'un grande fanciullo intel-

Nei piani paludosi fra Urga e Kiakhta. — Manovra per risollevare l'*Itala* affondata.

ligente. Per Ettore la questione del viaggio consisteva tutta in due chiare verità: prima verità — che bisognava correre per due o tre mesi, tutti i giorni o quasi, dalla mattina alla sera; seconda verità — che per arrivare, l'automobile doveva esser ben diretta, vigilata, ascoltata, controllata, esaminata, curata, pulita, oliata, ingrassata, continuamente, senza mai stancarsi, consacrandole tutta l'attenzione, l'esperienza, l'intelligenza e l'energia. E questo era affar suo. Alla sera, arrivando alle tappe, egli non mangiava e non dormiva finchè non aveva finito di mettere in ordine la macchina; e passava lunghe ore sdraiato in posizioni assurde sotto

al ventre caldo dell'automobile stillante olio cotto; alle volte si alzava dal giaciglio in ore impossibili, preso da un dubbio, e allora nella notte lo sentivamo svitare dei dadi, smontare dei pezzi per osservare gli organismi più delicati, rimettere ogni cosa al posto. All'alba era sempre inappuntabilmente pronto per andare a... Kalgan.

Quella mattina ritrovavamo le grandi mandrie di cavalli, che ripetevano le loro superbe manovre intorno a noi. Incontravamo dei mandriani; vedevamo delle yurte; cani da pastore, neri e pelosi, c'inseguivano; greggi di pecore si dissetavano ai pozzi; delle carovane viaggiavano in pieno giorno. Rientravamo nella vita. Tutto ci rallegrava. Quando non parlavamo, cantavamo. Il Principe, guidando, fischiettava la sua aria favorita, la *Petite Tonkinoise,* alla quale io univo un sapiente accompagnamento.

Qualche gruppo di antilopi brucava lontano, e sorpreso dall'automobile prendeva la fuga attraversando la strada avanti a noi. Non avevamo ancora osservato questo curioso modo di fuggire, particolare alle antilopi, che spesso conduceva le povere bestie atterrite, sopraffatte dalla nostra velocità, a poche decine di metri da noi. I cacciatori conoscono bene tale strana tattica, e non galoppano mai direttamente verso la selvaggina, la cui corsa è più veloce di quella del cavallo mongolo, ma deviano, quasi per lasciarla da una parte, sapendo che l'antilope si precipiterà a tagliare la loro via passando a tiro del fucile. È la primitiva astuzia contro l'inseguimento quella d'incrociare ad angolo retto avanti al nemico, supponendo che il suo impeto stesso lo conduca così fuori di direzione, e lo obblighi a perdere tempo per girarsi e ricominciare.

Ad un tratto scorsi nella prateria, a qualche chilometro da noi, sulla sinistra, una lunghissima striscia rossastra che si muoveva velocemente. Si spostava verso destra, tutta tremula, velata da una leggiera polvere.

— Guardate! Guardate! — gridai indicandola.

Al primo momento non comprendemmo di che si trattasse.

— Corre come un treno!

— Sono animali.

— Sono antilopi!

— Si, si. Si vedono bene adesso.

— Eccone una sola, avanti alle altre.

— Guardate le gambe, che brulichio!

— Uno spettacolo meraviglioso.

— Superbo.

— Quante saranno?

— Chi sa? mezzo migliaio forse.

— Una popolazione di antilopi.

Eravamo giunti a cinquecento metri da loro. Distinguevamo perfettamente l'enorme mandria, compatta nella fuga. Stava per raggiungere la strada ed attraversarla, secondo la tattica consueta.

— Arriviamole! — esclamai.

Il Principe abbassò la leva del motore alla quarta velocità e spinse tutto l'acceleratore. L'automobile rombò più forte e più alto, ebbe un balzo, e volò sulla sabbietta dura del sentiero. In pochi secondi ci accorgemmo che la mandria non avrebbe più avuto il tempo di sfilare tutta avanti a noi, e ne provammo una crudele soddisfazione.

— Che velocità avremo? — chiesi.

— Da novanta a cento — rispose Ettore.

Sentivamo sulle nostre faccie soffiare un vento d'uragano. Mi venne l'idea di prendere la Mauser per abbattere qualcuno degli animali e portarlo trionfalmente ad Urga legato sul bagaglio, ma non potei tradurre la mia idea in atto. La mandria era raggiunta. Con una rapidità sorprendente le antilopi avevano cambiato direzione e fuggivano ai nostri fianchi divise in due gruppi. Per qualche momento ci trovammo in mezzo allo strano gregge, fra la polvere sollevata dallo scalpitare minuto delle zampe sottili, nervose e veloci. Di tanto in tanto qualcuna delle timide bestie, folli di spavento, cadeva, rotolava, era calpestata o saltata

dalle altre, si risollevava in un baleno e si rimetteva a fuggire. Gridavamo, nell'eccitazione della caccia; gridavamo perchè si diventa feroci in certi momenti che risvegliano tutto ciò che abbiamo di selvaggio ed ardente, e non possedevamo altra arma che la voce. Non potendo uccidere ci divertivamo ad atterrire, e i nostri gridi portavano al parossismo lo spavento delle vittime. Presto quella confusione tumultuosa di groppe da cerbiatto, fulve e snelle, si allontanò lateralmente con una brusca evoluzione, e si disperse lontano nella prateria.

Alle dieci del mattino entravamo in una regione montuosa ma facile. Lasciavamo per sempre le pianure mongole. I monti della Siberia Orientale e della Transbaikalia stendevano fino a noi i loro estremi contrafforti, le loro ultime balze. C'internammo presto in una vallata che nascose definitivamente a noi la sconfinata vastità dei piani, dalla quale uscivamo un po' storditi e abbacinati come chi approda dopo una lunga navigazione.

Le yurte e i greggi si facevano più frequenti. Incontrammo un mongolo sontuosamente vestito di seta rossa, accompagnato da un altro abbastanza stracciato da poter essere ritenuto suo servo. I due si riposavano seduti sull'erba, tenendo le briglie dei cavalli infilate al braccio. Vedendoci arrivare si rizzarono precipitosamente impauriti e fecero per fuggire, ma era troppo tardi, e un momento dopo passavamo velocemente vicino a loro. Accortisi che non era in noi alcuna ostile intenzione, osarono guardarci, e scoppiarono in una risata irresistibile. Quel carro che correva solo doveva far loro l'effetto d'uno scherzo, d'una cosa estremamente buffa, d'un controsenso ameno, quasi che noi ci fossimo dimenticati d'attaccare i cavalli, e il carro, più distratto di noi, non se ne fosse accorto e corresse egualmente. Ridevano, ridevano, curvi, con le mani appoggiate alle ginocchia....

Una enorme quantità di grosse marmotte saltellava sull'erba; ve n'erano a migliaia, di quella razza che gl'inglesi chiamano *prairie-dogs*, " cani della prateria ". Correvano verso le tane, scavate nella terra, e prima di nascondersi non mancavano mai

di guardarci curiosamente, sollevate sulle zampe posteriori, con una attitudine che era comica perchè aveva dell'umano. Quando la tana stava troppo lontana per essere raggiunta, l'intelligente animaletto s'abbandonava improvvisamente a terra come fulminato e si fingeva morto, per risuscitare in fretta appena eravamo passati. Salutammo con soddisfazione la presenza delle marmotte, perchè sapevamo che esse abitano in grande quantità la regione intorno ad Urga. Ci segnalavano la vicinanza della capitale mon-

Nei piani paludosi della Mongolia settentrionale fra Urga e Kiakhta.
Manovra per risollevare l'automobile affondata nel fango.

gola. Erano le undici quando ci trovammo ai piedi della sacra montagna di Bogda-ola, parola che significa appunto " Montagna santa ". Dall'altra parte avremmo trovato il fiume Tola, e sulle sue rive la città.

Le vette della Bogda-ola erano coperte da una folta foresta di piccoli pini, scura, che scendeva nei valloni a lunghe striature. Erano i primi alberi che vedevamo dopo circa mille e duecento chilometri di viaggio, e li guardavamo con una profonda compiacenza. Avevamo lasciato dei salici, dei pioppi, degli ontani,

laggiù sul bordo della vecchia Cina, e trovavamo dei pini; dalla variata flora dei paesi temperati, passavamo a quella delle regioni del freddo. L'aspetto del paesaggio ci diceva la distanza percorsa. Ci sentivamo già in mezzo ad una non so quale nordica severità. Sentivamo che la Siberia era vicina.

Sboccammo nell'ampia valle del Tola, e verso ponente scorgemmo Urga, incerta come in un miraggio, punteggiata da edifici bianchi che dovevano essere santuari. Fu un lungo cammino per raggiungerla. Il Tola, ed una rete dei suoi confluenti, tagliano più volte la strada. Si traversano dei ponti di costruzione russa; ma i mongoli preferiscono guadare e noi finimmo con l'imitarli, ed entravamo risolutamente nel fiume, di corsa per non affondare, seguendo le traccie di ruote e di zoccoli. Era un singolare spettacolo questo passaggio della grossa macchina grigia circondata da alti ventagli di acqua come una torpediniera.

Non v'è una sola Urga ad Urga: ve ne sono tre. Vi è quella cinese, quella mongola e quella russa. L'una è lontana dall'altra alcuni chilometri. Tre grandi razze, la slava, la mongola e la cinese, s'incontrano qui senza mescolarsi. Vi è fra loro un resto di secolare ostilità. Le tre città sembrano nemiche. Hanno l'aria dei campi trincerati. Sono cinte da palizzate altissime, come s'usavano nell'antica guerra per rompere l'impeto della cavalleria assalitrice. E palizzate altissime circondano le abitazioni e i templi. Nulla si vede all'esterno della vita intima degli abitanti; le strade non sono che monotoni corridoi fra mura di legno tristi ed eguali.

Qualche pericolo deve esistere anche oggi; queste difese non debbono avere soltanto un valore di tradizione. Infatti, il Consolato russo — una villetta di stile siberiano isolata fra la città cinese e quella mongola — ha degli spalti tutto intorno, ha delle trincee, è circondato da fossi, da reticolati di fil di ferro, da bocche da lupo, da tutte le più moderne ed efficaci difese ausiliarie, ha dei cannoni, ha una guarnigione di cosacchi transbaikaliani. E più oltre. ad occidente, presso la città mongola, il ge-

nerale tartaro, il Tu Tung di Urga, comandante la guarnigione cinese, si è chiuso in una fortezza quadrata, difesa da parapetti di terra rafforzati con travi, coronati da merli e tagliati da feritoie, con posti di vedetta agli angoli. Cinesi e Russi si sono insediati come in paese di conquista. Chi è il vero padrone?

Non certo quel divinizzato sovrano del popolo mongolo che è il gran Lama, il Buddha vivente, semi-recluso in una Lamaseria poco discosta — alla quale appartengono i bianchi edifizi che si vedono da lontano arrivando. Buddha si compiace di vivere di vita umana entrando nel corpo di tre uomini — tre soli al mondo. Uno di essi è il Dalai Lama del Tibet; il secondo quello di Urga; il terzo è a Pechino, capo di 1200 Lama del gran tempio di Yung-ho-kung. Benchè tutti e tre posseggano l'anima di Buddha, esiste fra loro una graduazione sensibile di valore. Quello del Tibet è più stimato, e quello di Pechino lo è il meno. La differenza consiste in una maggiore o minore potenza di benedizione, che somiglia molto alla *baraka* degli arabi; sono venerati non a seconda di quel che valgono ma di quel che giovano. Quando due anni or sono il Dalai Lama del Tibet fuggì da Lhasa, minacciata dalla marcia inglese, e si rifugiò ad Urga, i buoni mongoli piantarono il loro dio per quello tibetano, molto più efficace. E si vide allora il raro spettacolo d'una ostilità feroce tra un Buddha e l'altro.

Intorno a quella disgraziata divinità di Urga s'annodano i fili dell'intreccio politico. Un uomo intelligente, energico ed ambizioso, alla testa del popolo mongolo potrebbe rendersi pericoloso alla sovranità cinese, e forse perciò avviene questo fatto curioso: che il dio vivente non è mai un uomo: è un fanciullo. Lasciarsi adorare è un còmpito facile che anche un bambino può disimpegnare. Quell'adolescente non arriva alla maturità. Quando sta per divenire un uomo, muore. Muore improvvisamente, misteriosamente. Ma egli ha già nominato il suo successore, ed un altro fanciullo monta sul tragico altare. È uno dei più costanti miracoli della divinità quella morte repentina; l'anima del dio non

può albergare che nell'infanzia. Si vocifera però che il fanciullo sacro muoia strangolato.

L'ultimo Gran Lama ha tuttavia superato felicemente l'età critica, e il miracolo consueto subisce un ritardo che alcuni vogliono spiegare con una certa vigilante protezione esercitata dal Console russo — un abile diplomatico di razza buriata, molto affine alla mongola. Il Console è amico intimo del Buddha vivente, ed ha il passo libero nei sacri recinti. Il Governatore cinese è ben lon-

Nei pressi [illegible] della Mongolia settentrionale.
[illegible] dei lama per essere [illegible]

tano dal possedere sul Gran Lama l'antico potere e l'antica autorità. Si dice anzi che sia cordialmente detestato. Ma se la divinità vivente è ancora... vivente, appare completamente [illegible] uno stato che assenta l'idiotismo dei vari preziosi e dell'[illegible] da lagnare. Si dubita che abbiano voluto strangolare almeno la sua intelligenza.

[illegible] è che la [illegible] [illegible] [illegible]

difese di travi, si ha l'impressione di vivere laggiù in un torvo medioevo asiatico ; e la comparsa improvvisa d'un'automobile là in mezzo formava un contrasto che aveva qualche cosa di assurdo.

È vero però che il Gran Lama possiede un'automobile, una piccola vettura, regalatagli dal governo russo per compensarlo forse della rivalità del Buddha tibetano. La vetturetta non ha mai fatto un passo da sola. Appena arrivò ad Urga, il Buddha redivivo la fece girare in un cortile, spinta da due uomini, sperando che prendesse la corsa e continuasse da sola i suoi giri. Poi si decise a farvi attaccare un bue, e la mandò così nella sua residenza estiva, dove si arrugginisce nell'attesa che qualche altra potenza europea mandi in regalo uno *chauffeur*.

CAPITOLO IX.

URGA

Alla « Rusky-kitensky Bank » — Uno strano pellegrinaggio — Il governatore cinese in automobile — La partenza da Urga — Affondati nel fango — Una discesa disastrosa.

Delle tre città, la prima che incontrammo arrivando fu la cinese. Vi entrammo perchè vi entrava il telegrafo. Avevamo talmente preso l'abitudine di seguire per tutto quei due fili, con la più completa fiducia, che ci saremmo lasciati condurre da loro ovunque senza discussione. Essi erano cinesi, e facevano una sosta precisamente nella città cinese prima di ripartire direttamente per il nord attraverso a scoscese montagne. Il loro compito di guida finiva. Ci condussero per le strade anguste e sporche della città cinese, e, ad un tratto, saltarono al di sopra d'una palizzata, e ci lasciarono perplessi.

Il nostro arrivo faceva accorrere la popolazione agl'ingressi dei recinti, dai quali potevamo gettare un rapido sguardo sopra cortili ingombri di casse, di cammelli, di bambini, sopra edifici cinesi dalle griglie a complicato disegno geometrico, sopra piccoli templi variopinti e vistosi. Dietro alle barbare difese di travi scorgevamo i segni del benessere e del lavoro. Gli abitanti sono tutti dediti al grande commercio, arricchiti dal thè, dalle lane, dalle pelli, dai cavalli, organizzatori regolari di carovane, proprietari di

centinaia di cammelli e di buoi. Essi sapevano certamente del nostro arrivo; ci guardavano con curiosità ma non con meraviglia; il telegrafo aveva sparso notizia del chi-cho; e il contatto con i russi, le relazioni costanti col mondo occidentale, avevano dato a quegli emigrati dal codino un senso pratico che li faceva considerare l'automobile da un punto di vista assolutamente ragionevole. Qualcuno ci domandava se venivamo direttamente da Tuerin, ed alla risposta affermativa si volgeva agli altri discutendo calorosamente il fatto.

Fu per le vie della città cinese che vedemmo le prime donne mongole del nord, la cui acconciatura era così stravagante e così nuova per noi, che non potemmo trattenerci dal guardarle con un'insistenza perfettamente indiscreta. Certamente le donne maritate della Mongolia Settentrionale riescono a fare della loro capigliatura il più originale capolavoro che possa essere ideato dalla fantasia collettiva di cento generazioni di donne. I capelli scendono loro ai lati dal viso in due bande piatte, larghissime, ingommate, che non hanno più nulla del capello, che sembrano due enormi spatole nere e ricurve incornicianti il volto, tanto ampie da arrivare quasi alla larghezza delle spalle, e terminanti a punta sul petto. Le spatole sono tenute aperte da una quantità di stecche disposte come quelle del ventaglio, le quali formano una singolare raggiera intorno al volto; e sono cariche di monili d'argento e di monetine oscillanti, nelle quali abbiamo riconosciuto con soddisfazione altrettanti pezzi russi da 10 e da 20 *kopeki* — un altro segno della vicinanza dell'Impero Moscovita. Naturalmente una pettinatura di questa complicazione si fa una volta sola nella vita: all'epoca delle nozze la fanciulla abbandona il capo alle sapienti manipolazioni d'un artista, e poi si limita ad un lavoro di manutenzione, spolvera le sue spatole di tanto in tanto, e le ingomma quando occorra. Non c'è pericolo che l'uso del bagno minacci mai l'integrità di quella fantasia capillare.

Nel momento in cui non sapevamo più dove dirigerci, e domandavamo a tutti dove stava la *Russky-Kitensky Bank* ci aspet-

tavano alla Banca Russo-cinese) arrivò al galoppo un soldato cinese che c'indicò la via. Passammo vicino ad una fila di bianche pagodine di stile tibetano, vagamente simili a dei birilli d'un gigantesco giuoco di boccie, e, sboccando all'aperto, sulla cima di una collina vedemmo un grandioso palazzo europeo. Non so dirvi quale gioia improvvisa c'invase alla vista di quell'atomo d'Europa caduto in piena Mongolia. Fu come se ci si fosse presentata la nostra casa. Non sapevamo ancora cosa fosse quell'edificio, lon-

Nelle pianure paludose fra Urga e Kiakhta.
L'*Itala* risollevata da un affondamento si appresta a rimettersi in marcia.

tano tre o quattro chilometri, circondato da costruzioni più basse, *hangars* e scuderie all'apparenza. Ma per noi era una dimora amica; aveva l'impressione dell'amicizia; ci confortava niente altro che con la sua apparenza nostrana. Presto vedemmo scritto a grandi caratteri e in quattro lingue sulla sua facciata: " Banca Russo-cinese „. Arrivammo suonando trionfalmente la cornetta con entusiastica costanza.

Al cancello d'ingresso era fermo un *tarantas!* due cosacchi passavano per la strada, e si fermarono a guardarci, e noi li sa-

lutammo con effusione; da una porticina si protese una testa di barbuto *mujik*, subito scomparsa forse per dare l'annunzio del nostro arrivo.

— Ma siamo già in Siberia! — esclamammo congratulandoci come se il viaggio fosse finito.

Al frastuono, la porta della banca si spalancò, ed un simpatico gentiluomo, il signor Stepanoff, direttore di questa sede, si precipitò ad accoglierci festosamente, non senza nasconderci una certa sorpresa per vederci arrivar primi:

— Ma è la bandiera italiana! — esclamava guardando la nostra bandiera che sventolava allegramente a poppa — Proprio! Bene arrivato Principe! Ben arrivati! Ah.... non vi aspettavo, sinceramente! Conosco il deserto, e la vostra macchina mi pareva troppo pesante. Avrei creduto che rimaneste indietro. Ero convinto che la *chance* delle macchine leggiere fosse.... Insomma, ben arrivati! Per di qua, per di qua, tutto è pronto!

Tutto era infatti deliziosamente pronto. Un intero appartamento era messo a nostra disposizione. Bandiere russe, francesi, e italiane pavesavano le scale. In un grande salone scintillava una lunga tavola imbandita, con venti o trenta coperti, trofei colmi di dolciumi, salviette candide artisticamente piegate: un panorama superbo di cristallerie e di porcellane che ci faceva emettere esclamazioni di sorpresa e di benessere.

— Avvertirò subito il Comitato — ci diceva il nostro ospite conducendoci alle camere.

— Il Comitato?

— Sì, il Comitato russo per il ricevimento della Pechino-Parigi. Lo avvertirò del vostro arrivo. Doveva trovarsi qui a ricevervi, ma non immaginavamo giungeste prima di sera. Ci hanno telegrafato da Tuerin che un'automobile era partita stamane alle sei e mezza. Sono più di 250 chilometri! Scusateci, se il ricevimento è mancato.

Dunque c'era un comitato Eravamo in piena civiltà occidentale. Pensavamo con riconoscenza a tutte quelle brave persone

che si erano messe insieme per festeggiarci, per confortarci delle nostre fatiche, e che avevano affrontato adunanze, discussioni, ordini del giorno.... Il signor Stepanoff era presidente ed anima del comitato. Incominciò ad Urga per noi l'indimenticabile serie delle accoglienze generose e sincere, grandi e piccole, che ci diede lungo tutto il gigantesco viaggio il conforto continuo di simpatie amichevoli, che schiuse avanti a noi porte di palazzi e porte di capanne, che ci fece sentire ovunque la dolce atmosfera della vera ospitalità, di quella ospitalità che dice: Vieni, questa è la tua casa!

Dalle finestre delle nostre camere dominavamo tutta la valle del Tola e le sue città disperse. La Bogda-ola ci era di fronte, alta ed ampia, con la sua imponente vetta nera di pini. La leggenda vuole che su quella vetta sia la tomba di Jingis-khan. Magnifica tomba per un dominatore. Forse è tale leggenda che santifica la montagna. Tagliare gli alberi e cacciare lassù è considerato un sacrilegio. Nessuno vi sale, quasi per non disturbare il sonno del grande imperatore. I mongoli, interrogati del perchè non vadano mai sulla Bogda-ola, rispondono che la montagna fu fatta da dio per il suo divertimento, e che egli solo la frequenta godendovi i piaceri delle passeggiate e della caccia. Nella loro concezione la montagna non sarebbe che un giardino privato della divinità. Come tutti i primitivi abitanti delle vaste pianure, essi hanno per il monte una venerazione religiosa. È sulla sommità delle alture che erigono i loro obo; essi salgono per pregare; ogni elevazione è creata per avvicinare la terra al cielo. La Bogda-ola è la più alta, dunque è la più sacra. E su di lei v'è una foresta: impressionante mistero per l'uomo delle praterie. Esiste una specie di culto per l'albero nella Mongolia, perchè è raro. Chi sa quale oscura reverenza suscita nella semplice mente del nomade quella forma strana che esce dal suolo. Spesso è adorato come un feticcio, e noi abbiamo incontrato sovente, e fin nella Siberia meridionale, di questi alberi deificati ai cui rami si agitavano innumerevoli striscie di carta con preghiere scritte.

L'*Itala* era oggetto d'un incessante e inverosimile pellegri-

naggio. La notizia del suo arrivo s'era sparsa in tutta la regione. L'avvenimento aveva messo in emozione la vallata del Tola. Veniva gente dalle tre città, e ne veniva dai lontani accampamenti di yurte. I cinesi, gente pratica, avevano organizzato un perfetto servizio di carrette a muli per condurre i curiosi a vedere il chicho e ricondurli alle loro palizzate. Si vedevano arrivare a cinque, a sei per volta di quei loro singolari veicoli, che somigliano già un po' alla *telega* russa, gremiti di gente vestita a festa per la solenne occasione. Noi li chiamavamo gli *omnibus*. Non mancavano anche le vere teleghe, che salivano dalla città russa, portando con i vivaci colori dei costumi slavi un'aria di festosità. E una folla di mongoli arrivava a piedi e a cavallo, da tutte le parti: Lama vestiti di seta viola o gialla e dal cappello a pagoda, carovanieri, pastori, e a sciami arrivavano le donne, calzate di grossi stivali, agitanti la mole della loro pettinatura — che dà l'idea di un collare alla Medici applicato alla testa — sorridenti, ciarliere. Di tanto in tanto qualche cosacco si apriva un varco fra la folla e faceva un giro di ricognizione intorno all'automobile.

Tutta quella moltitudine ammirava con rispetto come davanti ad un sacro mistero. La popolazione mongola di Urga era stata da vari giorni informata, per mezzo degli agenti nativi della Banca, del prossimo arrivo di carri che correvano da soli; si era voluto prevenirla per evitare qualche possibile conseguenza del fanatismo e della superstizione che potevano essere risvegliati dall'arrivo improvviso di macchine così strane nella città santa del Lamismo. E tutti i giorni la Banca riceveva visite di mongoli che venivano a domandare notizie su quei tali carri che correvano da soli. Le loro domande erano di una ingenuità divertente. Essi avevano la impressione che i prodigiosi veicoli non dovessero correre sul suolo ma nell'aria; volevano sapere a che distanza si potevano guardare senza pericolo; chiedevano se non sarebbe stato imprudente mettersi davanti a loro anche quando fossero stati fermi. La convinzione più diffusa era che quei carri fossero trascinati da un invisibile cavallo alato. " Ma come fanno gli stranieri a gui-

Sui terreni paludosi presso al villaggio di Shao-huai-huen.

dare il cavallo invisibile? „ domandavano al signor Stepanoff dopo avere ascoltato imperterriti le più ingegnose spiegazioni atte a convincerli che il cavallo non c'era.

I popoli primitivi vivono costantemente in un mondo favoloso; spiegato tutto con l'intervento dell'invisibile; la loro ignoranza trova un mistero in ogni cosa, ed una potenza occulta in ogni mistero; il miracoloso è per loro una forza naturale, e non li stupisce. Credono all'esistenza d'un cavallo alato, ma non possono credere ad una complicata creazione dell'ingegno umano. Nella loro mente l'incredibile è verità e la verità è incredibile.

Non sappiamo quanto la vista della nostra macchina abbia modificato le opinioni preventive dei cittadini d'Urga sull'automobilismo. Certo è che la folla in ammirazione intorno all'*Itala* la stringeva da tutte le parti, ma lasciava avanti a lei strada libera; ed anche i cinesi convenivano pienamente in questa savia misura di prudenza. Il nome dato dai mongoli all'automobile era " la macchina che vola „. È probabile che la sua notizia, portata al passo del cammello, sia arrivata alle tribù lontane sotto forma di una nuova leggenda. Anche il Gran Lama s'era interessato molto del nostro prossimo arrivo. Gli fu subito spedito un corriere a cavallo.

Nel pomeriggio il Governatore cinese venne a farci visita. Una staffetta arrivò al gran galoppo ad annunziarlo. Poco dopo sulla strada soleggiata comparve, avvolto in una nube di polvere, il corteggio dell'alto dignitario. Il palanchino era portato da quattro mongoli a cavallo, con una destrezza meravigliosa; le aste del veicolo erano semplicemente posate sull'arcione, e i quattro portatori galoppavano mantenendo le distanze: se uno di loro si fosse scartato d'un palmo, quel povero governatore, con tutto il palanchino, avrebbe fatto la fine meno dignitosa. Uno stuolo di soldati mongoli e cinesi, di ufficiali, di dignitari, precedeva e seguiva a cavallo l'eminente mandarino. V'era alcunchè di primitiva nobiltà e di fierezza in quel gruppo variopinto che arrivava con irruenza tempestosa. Nulla eguaglia in espressione guerriera il volto del soldato mongolo dai lunghi baffi spioventi.

Il Governatore però, ad onta del terribile apparato del quale si circondava, era il più fine e il più benigno dei cinesi. Parlò senza dire, da perfetto diplomatico, sorrise a tutti, rise di tutto, prese il thè, e se ne riandò col suo palanchino in equilibrio e la sua scorta galoppante. Ricevemmo anche una visita del Generale tartaro. Egli rimase profondamente impressionato dalla notizia che la nostra automobile aveva la forza di quaranta cavalli. Diamine, avevamo quasi più cavalleria di lui. Un grave problema militare si affacciava alla mente del generale tartaro, un dubbio lo tormentava: esisteva in Europa una cavalleria montata su automobili? Se esisteva, erano perfettamente inutili tutti i generali tartari messi a guardia dei confini dell'Impero celeste. Dieci automobili avrebbero preso la Mongolia in quattro giorni. Lo rassicurammo, la cavalleria montata sui cavalli-vapore non esisteva. Egli ne dimostrò molta soddisfazione.

Alla sera un ufficiale mongolo, conducendo a mano un carretto (gli ufficiali mongoli sono modesti) si fermò alla porta di servizio della Banca, ed esibì un foglio di carta rossa sul quale risaltavano dei caratteri cinesi. Il foglio era un biglietto da visita del Governatore, e accompagnava dei regali. I regali stavano nel carretto e si rifiutavano ostinatamente di scenderne: erano due superbi montoni che l'ufficiale indusse all'obbedienza. Con i montoni, delle bottiglie di vino russo e delle scatole di conserve. Deposta in terra tutta questa roba, l'ufficiale mongolo, che aveva il cappello ornato dal bottone di mandarino di sesta classe, volle che constatassimo che il carretto era vuoto, e che egli non aveva rubato niente. Del che facemmo fede.

Ad Urga trovammo il nostro terzo deposito di benzina e di olio, l'ultimo della Mongolia, trasportato per carovana da Pechino. Il quarto deposito l'avremmo dovuto trovare a Kiakhta, arrivatovi per la via della Siberia. Era giunto a Kiakhta? Tutta la preparazione logistica del viaggio era pronta? Nessun ritardo, nessun disguido ci avrebbe fermati a mezza via per mancanza di combustibile e di lubrificante? Queste domande ci rivolgevamo con

una certa ansietà. Mancavamo assolutamente di notizie in proposito. Il Principe aveva ricevuto a Pechino un telegramma, speditogli da Pietroburgo, nel quale gli si annunziava che a Kiakhta avrebbe trovato una lista delle stazioni di rifornimento e delle quantità di benzina ed olio messe a sua disposizione in ogni stazione. Eravamo preoccupati, ed i fatti ci diedero ragione.

In ogni modo ad Urga tutti i serbatoi furono completamente riempiti, senza curarci del peso eccessivo, immagazzinando così la forza per altri mille chilometri. Nel pomeriggio Ettore venne ad avvertire che la macchina era pronta a riprendere il viaggio. Egli aveva una parola per dire tutto ciò:

— Finito.

— Tutto bene? — gli domandò Borghese.

— Benissimo. Ho visitato tutto. È ancora nuova.

Non rimaneva che aspettare gli altri. Urga del resto ci rendeva l'aspettativa piacevole. Il Comitato ci teneva la più amabile compagnia. V'erano degli ufficiali cosacchi, un capitano medico reduce dalla guerra in Manciuria, dei commercianti, delle signore che rimpiangevano la vita di Pietroburgo e di Mosca, e vi era anche un corretto inglese, dall'aria fine, che avrei scambiato per un diplomatico se non mi avessero assicurato che egli era invece un abile pioniere del commercio delle lane e delle pelli.

Ogni tanto mi facevo sellare un cavallo (le scuderie erano a nostra disposizione), e troneggiando sull'alta sella cosacca mi recavo all'ufficio telegrafico nella città cinese a spedire i miei dispacci e a chiedere notizie dei nostri colleghi. Alla sera seppi che le *De Dion-Bouton* erano arrivate a Tuerin alle cinque del pomeriggio: esse sarebbero state ad Urga all' indomani. Nessuna notizia della *Spyker*. Nè Pong-Kiong nè Udde potevano dirne niente. Da tre giorni e due notti la *Spyker* era dunque in panna nel deserto; il mongolo dal telegramma impacchettato di stracci, col suo cammello carico di benzina, non l'aveva ancora raggiunta. Sulla *Spyker*, erano il conducente Godard e il mio buon collega Du Taillis. Avevamo del deserto una troppo recente esperienza

per non pensare a loro ad ogni istante con un senso di rammarico profondo.

All'immaginazione costante delle loro sofferenze si aggiunse l'idea d'un'altra tortura: noi sapevamo che stavano per essere liberati, che fin dalla mattina del 19 il soccorso era partito da Udde alla loro volta, e si avvicinava da ora in ora; ma — ci chiedevamo — *lo sapevano essi?* Avevano la coscienza, la certezza, della liberazione vicina? Il dubbio, quali ansie e quali angoscie non poteva aggiungere alle sofferenze fisiche? Si è forti quando si è sicuri. Chi poteva rassicurarli? Quanto avrei dato per poter far giunger loro una parola sola su quei fili che passavano a pochi metri dalle loro teste, e che portavano migliaia di parole mie ad un giornale! Fummo ben lieti il giorno dopo quando ricevetti da Udde la comunicazione: " *Spyker* arrivata tutto bene ".

Il 22 giugno fu da noi consacrato alla restituzione delle visite. Entrammo nella fortezza dove il generale tartaro trincera la sua autorità, e sorbimmo alcune tazze di thè davanti all'eminente guerriero vestito di gala e circondato dal suo stato maggiore di mongoli impennacchiati. Il Governatore ci ricevè nella sua residenza ufficiale, e chiese al Principe un grande favore. Non ci aspettavamo da un perfetto mandarino, dal Governatore generale della Mongolia, una richiesta come quella che fece. Essa rovesciava tutte le nostre idee sulla Cina, tutte le opinioni più diffuse sul mandarinato. Era la riabilitazione del Wai-wu-pu. Apriva nuovi orizzonti sull'avvenire dell'Impero Celeste. Sua Eccellenza chiedeva di essere condotto in automobile.

— Ma ben volentieri! — esclamò Borghese con entusiasmo. — E dove?

Non importava dove. Il Governatore voleva soltanto andare in automobile, fare un giro per le vie di Urga. Mi sbaglierò ma credo che egli tenesse soprattutto a farsi vedere sul carro magico. Questo poteva giovare al suo prestigio.

L'automobile era alla porta. Il mandarino, vestito in gran pompa, con le esorbitanti maniche di seta che gli coprivano le

mani, sormontato dal bottone di corallo, segno del più alto grado, adorno il cappello da una doppia penna di pavone, fece un completo giro d'ispezione intorno alla macchina. Poi vi salì, mentre il Principe prendeva il volante, ed Ettore si sedeva sul " posto del montatoio „. La notizia s'era sparsa. Della gente accorreva. Tutti i baffuti ufficiali e soldati mongoli guardavano esterrefatti il loro duce, e guardavano a noi con una certa diffidenza.

L'*Itala* partì. Fece un ampio giro avanti al *Fu* per attraver-

Sulle rive dell'Iro in Mongolia. — Nè ponti nè battelli. Come si passa?

sare un ponticello, e prese il largo. Il Governatore della Mongolia s'era afferrato fortemente ai bracciali del sedile, ma pareva estasiato. Il suo codino oscillava nell'aria. Gli uomini del sèguito ebbero forse l'impressione che si volesse rapire il loro signore, poichè si precipitarono sui cavalli legati alla palizzata, balzarono in sella, e via, dietro alla macchina diabolica, urlando. Appresso a loro si precipitò chiunque aveva un cavallo a portata di mano, e i cavalli laggiù sono per tutto. Sbucavano cavalieri d'ogni parte, erano lama, erano soldati, erano uomini della prateria; arrivavano tardi, l'automobile era scomparsa ed essi non rincorrevano più

che degli altri uomini a cavallo, ma andavano egualmente, aizzando le bestie col grido. Soltanto pochi ufficiali, meglio montati, riuscivano a mantenersi vicini alla vettura. Come una gran caccia, seguiva la cavalcata indescrivibile, orda selvaggia lanciata a galoppo. Scompariva nella polvere, s'ingolfava tumultuosamente nelle strade. Molti cavalli portavano due cavalieri. S'udivano grida festose: quella corsa non era che un giuoco; ma la scena conservava tutta l'apparenza d'un furore. Pareva che Urga fosse invasa da un barbaro esercito vittorioso. Era una visione d'altri tempi, alla quale le difese a palizzata davano veramente uno sfondo guerresco. Si sarebbe detto che tutta un'antichità inseguisse ferocemente quella piccola cosa moderna che fuggiva avanti senza cavalli.

Il Governatore volle essere condotto fino alla Banca Russo-cinese, dove il suo palanchino venne a riprenderlo. La passeggiata ebbe una inattesa conseguenza politica. Alla sera il Buddha vivente mandò a dirci che ci avrebbe fatto sapere soltanto fra alcuni giorni se ci avrebbe o no concesso il gaudio di vederlo.

— Ma come — esclamammo — se aveva tanta premura per noi!

— Ah, capisco! — ci mormorò qualcuno — s'è impermalito.

— Chi, il Buddha vivente? E perchè?

— Per la corsa del Governatore.

— Possibile?

— Certissimo. Egli tiene alla priorità, ed è ostile al Governatore.

— Sicchè siamo fuori delle sue simpatie?

— Irrimediabilmente.

— Peccato! Volevamo portare anche lui in automobile!

Ma ci rassegnammo facilmente alla nostra disgrazia.

Nel pomeriggio di quel giorno giunsero ad Urga le *De Dion-Bouton*. Anche Cormier, Colignon, Longoni e Bizac avevano subìto nel deserto quel radicale mutamento di colore che trasformava

le nostre faccie, benchè essi fossero protetti in marcia da una comoda tenda. Le loro macchine si trovavano in perfetto ordine. La *Spyker*, che era giunta quel pomeriggio ad Udde, avrebbe tardato ancora due giorni ad arrivare. Noi avevamo una preoccupazione che ci spronava alla partenza; il passaggio del fiume Iro — a circa 60 chilometri al sud di Kiakhta. L'Iro è guadabile soltanto in epoche di siccità ; basta una pioggia per trasformarlo in un ostacolo insormontabile. Nell'Iro esiste un battello, ma non sulla strada che avremmo dovuto percorrere. Un commerciante russo che veniva da Kiakhta ci diceva che l'altezza dell'acqua del fiume era allora di circa un metro e venti centimetri ; molta per un'automobile ; e non era certo desiderabile che aumentasse. Ci pareva già un grave problema la traversata in quelle condizioni. Ora, il tempo accennava a guastarsi. Le nuvole che ci avevano tanto rallegrato il giorno prima, crescevano smisuratamente. Il Principe decise di partire al mattino dopo, 23 Giugno. Le *De Dion-Bouton* aspettavano ad Urga ancora un giorno. L'*Itala* avrebbe atteso alla sua volta un giorno intero a Kiakhta.

Gli appartamenti privati della Banca Russo-cinese erano tutti illuminati quella sera. La grande tavola apparecchiata nel salone, inondata dalla luce dei doppieri, entrava solennemente in funzione. Il Comitato, in seduta plenaria, ci offriva un banchetto di gala. Avremmo giurato di essere ben lontani dalla capitale della Mongolia, di avere sorpassato i confini europei, se la presenza dei *boys* cinesi, intenti al servizio della mensa, non avesse risvegliato ogni tanto in noi la memoria dei luoghi. Le conversazioni, in francese, in russo, in tedesco, s'incrociavano creando quella piacevole babilonia dei banchetti nella quale le persone che parlano sono sempre in enorme maggioranza sulle persone che ascoltano. Ma io ero della minoranza. Ascoltavo la signora del capitano medico, mia vicina, la quale mi descriveva il suo viaggio da Kiakhta ad Urga, e concludeva col dirmi :

— Non so come farete a passare con la vostra automobile !

— Ma... siamo passati nel Gobi !

— Non conosco il Gobi, grazie a Dio, ma vi ripeto che il cammino per Kiakhta è quanto di più orribile io abbia veduto in fatto di strade, e sono stata in Manciuria. Pensate, quattro ore intere, quattro ore, presi dal fango, senza poter liberare il *tarantas* affondato, con la prospettiva di continuare la strada a piedi. Vi ho già descritto questo episodio. Saremo stati a dieci *verste* da Urga, ed era la quarta volta che affondavamo...

— La stagione era cattiva?

— Eccellente. Come ora. Vedrete con i vostri occhi che cos'è di spaventoso quel tragitto.

— Speriamo di no, signora!

Sorridevo con condiscendenza. Il racconto di quelle terribili avventure di viaggio mi lasciava abbastanza tranquillo. La sensibilità femminile porta alle volte alla più spontanea esagerazione. Non potevo immaginare allora quanto la mia vicina di tavola avesse ragione. Non avrei mai creduto in quel momento che la strada fra Urga e Kiakhta ci avrebbe fatto rimpiangere il deserto e che poche ore dopo quel colloquio noi avremmo tremato per la salvezza della nostra macchina.

Lasciammo la Banca all'alba, con tutte le precauzioni atte a non risvegliare nessuno a quell'ora così dolce al sonno, ed avevamo veramente l'aria d'aver svaligiato la cassa forte e di fuggircene col bottino. Come tutte le Banche russe, anche quella d'Urga doveva temere qualche colpo di mano degli " espropriatori „ rivoluzionari, poichè alla notte essa era vigilata all'esterno dai cosacchi del Consolato. E quei bravi giovanotti in sentinella ci osservavano alla partenza con una evidente incertezza; pareva non sapessero se salutarci o dare l'allarme. Si decisero per il saluto. E noi filammo verso la città mongola, dalla quale si diparte la strada per Kiakhta.

Ma non fu facile trovarla. Ci mancava la linea del telegrafo ora, quel comodo filo d'Arianna che ci aveva condotti per mille e duecento chilometri, e i mongoli mattinieri che incontravamo

fuggivano appena fermavamo l'automobile per interrogarli. Fortunatamente alla Banca ci eravamo forniti d'un sacchetto di piccole monete russe, e mostrando venti *copeki* d'argento fra il pollice e l'indice riuscimmo, come per incanto, ad arrestare la fuga dei

Donne della Mongolia settentrionale in vicinanza dell'Iro.

viandanti. E un po' Borghese col suo russo, ed io col mio cinese, domandando lui la via per Kiakhta, io quella per Maimachen, potemmo farci comprendere. Voltammo al nord, lasciammo Urga alle spalle, e c'internammo in una vasta vallata verde, per sentieri incerti che s'intrecciavano capricciosamente fra ciuffi d'erba e sparivano volta a volta.

Non eravamo in cammino da un quarto d'ora che l'automobile si fermò di colpo, e s'abbassò tutta a sinistra.

Il motore continuava ad agire, palpitando tumultuosamente, scoppiettando, emettendo nubi di fumo bianco ed acre; pareva che sentisse un pericolo e impegnasse con risoluta violenza tutta la sua forza poderosa per fuggire. Ma eravamo inchiodati. Sporgendoci vedemmo le ruote di sinistra affondate nel terreno. Quella posteriore continuava a girare, vorticosamente, quasi tentando di uscire dall'alveolo con l'impulso d'una rapidità disperata. Vi era dell'esasperazione in quel furioso e raccolto sforzo della gran macchina.

— Ferma, ferma! — gridò Ettore vedendo che il turbinare della ruota scavava il fango. — Affondiamo di più!

Il motore tacque, e per qualche minuto osservammo in silenzio la posizione dell'automobile, studiando il modo di salvarla. Aveva talmente affondato a sinistra, che l'asse delle ruote e il cassone della benzina toccavano da quel lato il suolo. Che cosa fare? Come sollevare noi tre duemila chilogrammi di peso e trasportarli altrove? Provammo a rimettere in movimento il motore ed aiutarlo spingendo con tutte le nostre forze l'automobile. Inutile tentativo. Non sarebbero forse nemmeno bastati tutti i *coolies* che avevamo lasciato a Kalgan. Urgeva soprattutto rialzare la parte affondata perchè l'automobile piegandosi tutta da un lato sforzava la molla e la ruota posteriore di destra, e minacciava di spezzare o l'una o l'altra. Ettore si mise al lavoro con le martinette, ma queste affondavano nella terra molle. Per sostenerle occorrevano delle tavole, e ne togliemmo dal pavimento della carrozzeria; le tavole scricchiolarono, si ruppero, affondarono. Allora ci venne un'idea: scavare il terreno tutto intorno alle ruote e sotto l'automobile in modo da formare un piano inclinato sul quale la macchina sarebbe facilmente risalita con le sue forze. E ci mettemmo alacremente al lavoro, a gran colpi di pala, dandoci il cambio a mano a mano che eravamo stanchi.

Dopo alcuni minuti di fatica concitata e muta, ci accorgemmo

con una specie di spavento che noi scavavamo la tomba alla nostra macchina. Più allargavamo lo spazio intorno alle ruote, e più esse affondavano. Era la pressione laterale della terra che le sorreggeva — e noi la toglievamo — e non un fondo duro. Non v'era fondo. La melma diveniva molle e acquosa nella profondità. Era tutto un lago di melma con una crosta, e due ruote avevano sfondato la crosta: questa la situazione. Intanto la ruota dalla parte sollevata s'era talmente inclinata da finire con l'appoggiarsi alla carrozzeria, e mandava ogni tanto uno scricchiolio minaccioso. Io inviavo delle scuse mentali alla signora del capitano medico i cui racconti avevo accolto con tanto scetticismo. Dovevamo trovarci presso a poco nei paraggi dove s'era affondato il suo tarantas — e un tarantas non pesa la decima parte di un'automobile.

Ci dicevamo che Urga era vicina, a poco più d'un'ora di cammino, che in tre ore si poteva essere di ritorno con una buona squadra d'uomini, con un carico di tavole e di travi, con dei cavalli.... Ma non sapevamo deciderci ad andare a chiedere quell'aiuto. Era una questione d'amor proprio, una onesta debolezza. Ci figuravamo il ritorno d'uno di noi, a piedi, trafelato, infangato, alla Banca, le meraviglie degli ospiti, il racconto dell'arenamento e la confessione della nostra impotenza, le generose offerte di soccorso, la gente che veniva a vedere l'automobile vinta — quell'automobile che aveva percorso con tanta baldanza le vie di Urga —; ci figuravamo tutto questo, e ci pareva di doverne subire una non so quale umiliazione. No, no, bisognava uscire da quell'imbarazzo con mezzi trovati sul posto. Un capitano la cui nave incaglia fa tutto quanto gli è possibile per disimpegnarla prima di rassegnarsi ad inalberare il segnale di soccorso. Sentivamo quella specie di orgoglio.

— Se avessimo delle travi! — esclamavamo guardandoci intorno come se le travi potessero spuntare dal suolo.

— O i nostri parafanghi!

Una carovana di carri tirati da buoi, diretta ad Urga, pas-

sava a poche centinaia di metri da noi sul declivio d'una collinetta, condotta da mongoli. Si era avvicinata lentamente, e noi, tutti intenti all'inutile lavoro, non vi avevamo fatto caso. Ma appena l'osservammo, senza scambiarci nemmeno una parola, comprendendoci al solo sguardo, ci precipitammo di corsa verso quella lunga fila di carri. I carri erano carichi di travi. Erano dei tronchi sottili di pino, destinati senza dubbio alle palizzate tradizionali della città santa.

Qualche moneta convinse i mongoli delle nostre buone intenzioni. Del resto loro avevano senza dubbio capito, per la pratica di quella sorta d'incidenti. Ci caricammo ognuno una trave sulle spalle, i mongoli fecero altrettanto, e giù di corsa, verso l'automobile. In quella circostanza, provando e riprovando, adoperando i tronchi di pino in tutti i modi possibili ed immaginabili, riuscimmo a trovare un sistema di leve destinato a salvarci in quella e in tutte le altre simili occasioni dell'avvenire.

Il sistema era molto semplice: immaginate una leva di secondo grado il cui punto di resistenza, alla sua estremità, serva da fulcro ad un'altra leva di secondo grado, la quale agisca definitivamente sul mozzo della ruota affondata; basta la forza di due uomini, se le travi sono lunghe, a sollevare un'automobile. E disponendo dell'aiuto di quattro o cinque persone, una sola leva è sufficiente allo scopo. A mano a mano che rialzavamo così la macchina, con la cooperazione volonterosa di quei buoni carovanieri, riempivamo l'alveolo scavato dalle ruote con delle pietre, che andavamo a raccogliere in un fosso poco lontano. L'automobile, ad ogni sosta del lavoro, col suo peso affondava le pietre nella melma, ma ne affondò tante che finì col farsi una base solida, una vera massicciata.

Dopo due ore e mezza di assidua fatica, avevamo portato tutte e quattro le ruote al livello del suolo. Non rimaneva che trascinar via la macchina a ritroso, fuori dal terreno incerto. Ricomparvero le corde, che attaccammo solidamente allo *chassis* — ripensavamo alla Grande Muraglia — ci mettemmo a tirare, noi

e i mongoli, con tutta l'energia, ma non ci fu possibile di smuovere d'un pollice la pesante vettura ancora un po' incastrata fra i sassi e la terra; e non ardivamo di fare agire il motore nella paura che il suo impulso subitaneo potesse produrre un nuovo affondamento.

— Ma, ci sono i buoi, i buoi dei carri! — esclamò Borghese.

Le grandi idee sono le più semplici. Cinque minuti dopo tre

Tipi di donne Mongole nella regione dell'Iro.

buoi erano aggiogati all'automobile. Intanto s'era adunata della gente: qualche mandriano venuto trotterellando a vedere quel che avveniva di straordinario nei suoi prati, alcuni lama d'un santuario — che vedevamo biancheggiare sopra un'altura vicina — delle donne arrivate da un lontano gruppo di yurte. I buoi, frustati, incitati, tiravano docilmente, ma senza visibile resultato; e allora noi ci attaccammo alle corde con i buoi, e i carovanieri con noi, e poi tutti gli altri, mandriani, lama e donne; dove era un pezzo di corda libera vi compariva una mano; e la vettura finalmente si decise a seguirci sulla via della salvezza. Tutte

quelle mani subito ci ricomparvero davanti aperte e tese, ed ebbero il meritato compenso delle loro fatiche. Uno di quelli uomini parlava un po' di russo.

— Quale è la strada per Kiakhta? — gli domandò Borghese.

— Vi sono due strade per Kiakhta; una passa per la montagna, e l'altra per la pianura. Quella della pianura è la migliore.

— Da che parte è la migliore?

— È questa qui dove siamo.

— Allora mostraci dove è la peggiore.

Ce l'indicò e, finiti i nostri preparativi, rimesse al posto corde, tavole e attrezzi, ci dirigemmo da quella parte. La nostra partenza cagionò la più ragionevole sorpresa a tutta quella gente che ci aveva aiutati a disincagliarci. Non ci aveva visti arrivare, e probabilmente supponeva si trattasse di uno strano furgone i cui cavalli fossero stati condotti lontano. Il frastuono del motore messo in azione la fece arretrare con un movimento di paura; il movimento dell'automobile la fece ridere. Erano tutti ilari e soddisfatti come quei due mongoli che avevamo incontrato arrivando ad Urga. Del resto questo effetto esilarante dell'automobile lo abbiamo riscontrato su tutte le popolazioni più ingenue e più semplici. L'ammirazione è il sentimento esclusivo di chi sa.

Il sentiero serpeggiava per valloni, valicava colline, era un po' sassoso, un po' ripido talvolta, sarebbe stato pessimo se non impossibile per dei carri a cavalli, ci costringeva a procedere pianissimo, con ogni cautela, ma ne eravamo soddisfatti. " Almeno qui non si affonda! „ — esclamavamo ogni momento. E poi era venuto il sereno, la mattinata era incantevole, passavamo sul bordo di prati pieni di fiori, costeggiavamo boschetti di betulle — le prime betulle — respiravamo a pieni polmoni la frescura odorosa della primavera, e non ci saziavamo mai di godere tutte queste cose così nuove. Le ore passavano senza noia. Dopo l'incidente del fango trovavamo tutto facile, tutto semplice; eravamo diventati pazienti. Se smarrivamo la strada e dovevamo orizzon-

tarci giudicando dai punti cardinali e ricercando le imperfette indicazioni della carta, ci rassegnavamo con buona grazia. " Meglio questo che affondare! „ — ci ripetevamo a guisa di consolazione. Il pericolo corso nel pantano ci aveva conferito delle virtù nuove.

La macchina si arrampicava con facilità sulle salite più scoscese. Alle dieci ci trovammo sulla vetta d'un'alta collina, e ci fermammo per ammirare un paesaggio meraviglioso. Dietro a noi un digradare agitato di verdi colline andava a spegnersi nella gran valle del Tola, azzurra, luminosa. Non si scorgeva più Urga, nascosta nel rovescio delle ultime alture lontane, ma, quasi per segnare la sua posizione, per indicare al devoto viaggiatore la-mista ove rivolgere il suo sguardo ansioso di scoprire la sacra residenza del vivo Buddha, una pagoda bianca si affacciava da una vetta e pareva scintillare al sole. Dei cavalieri mongoli, dall'aspetto di soldati, avevano messo piede a terra, e guardavano anch'essi verso Urga. Noi li distogliemmo dalla contemplazione col nostro moto che rendeva irrequieti i loro cavalli. Riprendemmo la corsa velocemente.

Ogni medaglia ha il suo rovescio. Quella collina, che ci aveva offerto uno spettacolo così pittoresco, ci presentò un rovescio disastroso. Il sentiero scendeva precipitosamente in linea retta dalla sommità alla base; era ingombro di pietre, di ciottoli, di sassi, e s'inclinava tutto a sinistra bordeggiando un burrone.

Ettore, che guidava, strinse di colpo i due potentissimi freni della macchina e levò la trasmissione. La vettura striscio per alcuni metri, con le ruote motrici quasi immobili, sobbalzando sui ciottoli, finchè impuntò su delle grosse pietre e si fermò. I freni furono gradatamente allentati, ma la macchina non si mosse.

— Bisogna togliere i sassi avanti alle ruote — osservò Ettore.

Il Principe ed io scendemmo per compire questo lavoro. Ma i sassi erano fortemente piantati nel suolo e non riuscivamo a smuoverli.

— Non fa niente — esclamò Ettore — con una piccola spinta del motore passo sopra alle pietre e vado avanti.

E, detto fatto, abbassò la leva della trasmissione. Per poco quella manovra non condusse ad una catastrofe. La pendenza della strada era così forte, che l'automobile, sorpassato l'ostacolo, si precipitò per la discesa, insensibile al freno a pedale; e, nel breve tempo che Ettore impiegò a stringere anche il freno a mano — il più potente — già la velocità era divenuta troppo grande per poterla dominare. La macchina aveva preso la mano.

Balzava sulle pietre con tale impeto che ad ogni urto la vedevo sollevata in aria. Pareva che scendesse a salti. Si rizzava, a momenti, sulle ruote posteriori come impennandosi, e ricadeva di scoppio; aveva oscillazioni violente che la facevano inclinare sui fianchi; il bagaglio si sfaceva; si udiva un sinistro rumore di ferraglie, un risuonare metallico. Borghese era rimasto aggrampato a quel mostro in furore, e ne era trascinato violentemente e scosso.

Egli si trovava al fianco della macchina quando Ettore fece agire il motore, e vedendola fuggire aveva fatto un rapido tentativo di trattenerla. Per qualche istante, spinto da un irriflessivo e disperato desiderio di salvarla, egli oppose una resistenza accanita ed inutile alla sua discesa. Aveva visto il pericolo, ed istintivamente lottò contro l'inevitabile, mettendovi tutte le sue forze e tutta la sua volontà.

— Frena! Frena! Frena! — gridava intanto.

Non potendo trattenerla, volle accompagnarla. Non si decise a lasciar presa. Attaccato fortemente alla carozzeria, subiva tutti gli sbalzi e tutte le oscillazioni. Ettore taceva. Curvo sul volante raccoglieva tutta l'energia nell'attenzione. Spiava il momento di riprendere il dominio sulla sua macchina. La sua presenza di spirito vinse. Ho già detto che la strada era inclinata verso sinistra; in un punto ove questa inclinazione era molto sensibile, egli virò bruscamente a destra e condusse l'automobile su delle grosse pietre. Essa fece un gran salto, ma rallentò. Pochi mo-

L'*Itala* passa ai piedi d'un antico tempio cinese vicino a Kalgan.

menti dopo era domata, e finiva la discesa docilmente, ubbidiente alla volontà del guidatore.

La fuga non era durata più di venti secondi, ma ci era sembrata senza fine. Io l'avevo seguita a piedi, correndo e gridando senza sapere bene perchè: Ferma! Ferma! — come se la migliore volontà di tutti non fosse quella di fermare. Raggiunsi l'automobile in fondo alla strada. La macchina ferma spandeva un tanfo d'olio bruciato, e un sommesso rumore di frittura.

— Questa volta l'abbiamo scampata bella! — esclamò Ettore scendendo dal suo sedile e asciugandosi il sudore. — Io non so come sono arrivato qui. Un miracolo! — e volgendosi a me sorridendo: — Ha veduto che salti?

— Altro che! Pareva che volesse sfasciarsi ogni cosa.

— E io lo credevo. C'è stato un momento che ho visto tutto perduto. Pensavo: qui andiamo a finire a pezzi!

— Quale momento?

— Ha osservato che a mezza costa ho voltato un po' a destra?

— Sì.

— Allora. Ho detto: O va o spacca!

— È andata! Ma i freni non agivano?

— Agiscono, sì, ma per mantenerli bene bisogna metterci molto olio, e non fanno presa subito; scivolano. Per la strada vanno benissimo; ma queste sono strade? Abbiamo " fatto „ tutte le strade delle Alpi, è vero Eccellenza?, e non c'è mai successo niente di simile.

Il Principe sorrideva, guardando la via percorsa in modo così insolito, e pareva tutto assorto a fissarne i ricordi. Vi è sempre una specie di letizia dopo il pericolo. Poi si scosse esclamando:

— Andiamo. È tardi. Stasera vorrei accampare in riva all'Iro.

La macchina fu accuratamente esaminata. Non presentava alcun danno. Ricomponemmo e rilegammo il carico, e, ripresi i nostri posti, partimmo velocemente.

— Dicono — mi osservò Borghese scherzando — che quando si sono avute due disgrazie in un giorno viene anche la terza.

E avevamo l'aria di sfidarla, quella terza. Che venisse pure. Noi ci sentivamo forti di nuova esperienza; conoscevamo adesso i pericoli della pianura e della montagna. Che cosa potevamo temere? Avevamo torto. Dovemmo accorgercene anche troppo presto.

La terza arrivò.

CAPITOLO X.

SULLA VIA DI KIAKHTA

La terza disgrazia — Fra mongoli e buriati — Una corsa notturna — Il passaggio dell'Iro — La prima foresta — Kiakhta.

La strada fra Urga e Kiakhta, quella percorsa dalle carovane, valica un gruppo di montagne compreso fra i fiumi Chara-gol e Iro (che scorrono tutti e due da est ad ovest per gettarsi nell'Orchon, il più grande confluente della Selenga). Quelle montagne, che prendono il nome di Chara-gol, ma che, sulla fede della carta geografica, si chiamano anche Monti Argal, sono scoscese e sassose. La strada ci era stata descritta come difficilissima. Per questo avevamo deciso di evitarla.

Volevamo girare intorno ai monti malfamati, avvicinandoci alla valle dell'Orchon. E per ore ed ore, dirigendoci col semplice aiuto del buon senso, passando per una rete di viottoli e di sentieri, lasciandoli volta a volta a seconda del loro orientamento, correndo spesso fuori d'ogni sentiero, valicammo colline, traversammo pianure, percorremmo vallate. Non era raro il caso che una parvenza di strada ci conducesse per luoghi impossibili, ci mettesse di fronte a passaggi da capre, e allora tornavamo indietro, pazientemente, fino al primo bivio. Quando potevamo domandavamo indicazioni ai pastori, ai carovanieri, ma le loro risposte erano sempre vaghe. I più c'indicavano il nord: Kiakhta

era al nord, e loro non conoscevano modo migliore di andarvi che dirigendosi da quella parte.

Diffidavamo dei sentieri abbandonati; scendevamo spesso dalla vettura ad osservare se le traccie d'un transito erano recenti o antiche; preferivamo il terreno vergine ad un sentiero abbandonato, perchè l'abbandono era sempre giustificato da qualche grave ragione. L'abbandono significava pericolo. Esplorando a piedi trovavamo infatti che più avanti il terreno si era allagato, o impantanato, oppure che l'acqua aveva scavato qualche largo crepaccio. Avveniva talvolta che trovavamo improvvisamente i segni freschi del transito interrotti, e allora investigando scorgevamo sull'erba che essi deviavano, e deviavamo anche noi. Profittavamo così dell'esperienza dei nomadi e dei conduttori di carovane. Della gente passata da giorni, e che si trovava allora chi sa quanto lontano da noi, ci serviva da guida come se fosse lì e ci precedesse.

Alle due del pomeriggio sboccavamo in una pianura verde di cespugli e di alte erbe; non osservammo al primo momento che era tutta una vegetazione palustre. Calcolavamo che il fiume Chara-gol non dovesse essere lontano. Avanti a noi si levavano le prime vette degli Argal. Ad un certo punto ci accorgemmo che la strada sembrava abbandonata. Avevamo avuto appena il tempo di scambiarci una rapida parola, che l'automobile affondava e si fermava di colpo. Era entrata velocemente in un pantano torboso, la cui crosta, essiccata dal sole, aveva tutte le apparenze della solidità. Questa volta la macchina s'era inclinata a destra.

Saltati a terra, constatammo uno strano fenomeno, che ci tolse immediatamente tutto il nostro coraggio. Il suolo ondeggiava sotto i nostri passi. Era come se camminassimo sopra una distesa di pezzi di sughero galleggianti nell'acqua. La crosta cedeva senza rompersi; si abbassava alla pressione del piede, per rialzarsi appena il piede la lasciava. Ad ogni passo sentivamo un propagarsi d'onde. Il terreno faceva l'effetto d'una vasta distesa

di caucciù. Era evidente che sotto a quella debole superfice vi erano delle profondità liquide. Vi pensammo come ad un abisso di fango. Volemmo sondare il suolo, e v'immergemmo il manico della pala: il lungo bastone scivolò giù come in una guaina. Ne provammo un senso di terrore. Comprendemmo che quella massa di mota avrebbe inghiottito l'automobile se non riuscivamo a salvarla sùbito.

Ci guardammo intorno. Eravamo soli. La pianura, silenziosa

Fra le alte sabbie della Mongolia settentrionale in vicinanza di Kiakhta.

e calda, era deserta. Cominciammo a lavorare, ma con l'angoscia di fare cosa inutile. Compivamo un dovere; non volevamo cedere senza lotta; ci preparavamo a contendere con tutte le forze la nostra macchina alla voragine di melma, ma senza speranza di vincere, con l'animo di chi contende alla morte la vita d'una persona cara e condannata. Lavoravamo per ingannare noi stessi, per darci l'illusione di essere utili. Sapevamo bene che non avremmo potuto far nulla, noi tre soli. Non v'erano città vicine, dove correre a domandare aiuto, a cercare operai, macchine, argani.

— Se si trovasse un cavallo! — disse Borghese. — Se si trovasse un cavallo correrei ad Urga, arriverei nella notte, e domani a sera sarei di ritorno con degli uomini....

Troppo tardi! L'indomani a sera la macchina sarebbe stata già forse sepolta.

— Questa volta è finita! — esclamava il Principe di tanto in tanto, lui che non si scoraggiava mai di nulla. — Adesso è finita! Stamani, quando abbiamo incagliato la prima volta, ero sicuro che ce la saremmo cavata, ma ora...!

E pensavamo già, senza dirci nulla, al lungo viaggio a piedi, per le montagne di Chara-gol, con un sacco sulle spalle, verso Kiakhta, taciturni come dei prigionieri di guerra pieni della visione d'una battaglia perduta.

Il lavoro delle martinette non aveva prodotto altro risultato che di immergere le martinette stesse nel suolo, e di rompere di più la piccola crosta solida che sorreggeva ancora l'automobile. L'affondamento continuava lento, inesorabile.

Il mozzo della ruota posteriore destra era scomparso per il primo. Le assi, il cassone della benzina, il differenziale, s'incastravano sempre più nel fango. I montatoi, che al primo momento stavano a venti centimetri dal suolo, dopo alcuni minuti s'erano piantati a fondo nella terra. La macchina insensibilmente scompariva. Provavamo l'angoscia del naufrago che assiste all'agonia della sua nave. Ci ponemmo alacremente ad alleggerirla. Scaricammo il bagaglio, gli attrezzi, le pneumatiche di ricambio, gettando tutto alla rinfusa sull'erba. E poi non potevamo fare altro, e rimanemmo immobili, cercando ostinatamente un rimedio.

— Prepariamoci un bicchiere di thè — disse Borghese dopo un lungo silenzio.

Quelle poche parole erano quasi un segnale d'abbandono. Fare il thè voleva dire lasciare la macchina, smettere di prodigarle il nostro lavoro inutile.

Un ruscello vicino ci fornì l'acqua, che facemmo bollire con la fiamma della lampada da saldare, e ci facemmo una pentola

di thè, alla quale attingevamo con i bicchieri. Sdraiati in terra, scamiciati, sudati, sporchi di fango, bevevamo a piccoli sorsi rosicchiando distrattamente dei pezzi di biscotto. Avevamo perduto l'abitudine alla colazione; in viaggio non sapevamo mai deciderci a fermarci per mangiare; non provavamo che un desiderio, quello di arrivare alla tappa, e l'appetito insoddisfatto non era che un incentivo di più a non perdere tempo. Ma allora potevamo sfamarci.

Decidemmo sul da farsi. Uno di noi sarebbe rimasto accampato vicino all'automobile, gli altri avrebbero ripreso la strada di Urga, avrebbero cercato uomini, legname, cavalli, per ritornare al più presto. Non speravamo nell'arrivo di qualche carovana: la strada era abbandonata.

Ma ecco, invece, che una carovana si mostra, lontano, fra le alte giuncaglie. È una fila di carri a cavallo, e sui cavalli riconosciamo il *dugà,* quel caratteristico arco di legno dell' " attacco „ russo. Era una fila di teleghe.

— Dei russi, sono dei russi! — gridai slanciandomi di gran corsa verso di loro, saltando sui cespugli, affondando nella mota, chiamandoli e facendo dei gran gesti per farmi scorgere.

Dei russi ci sembravano quasi dei compatrioti in quel momento. Sentivamo un'affinità e una solidarietà di razza con loro, in mezzo alla Mongolia. La loro presenza era la salvezza. Quando fui vicino mi accorsi che le teleghe erano piene di gente che vestiva, è vero, in una foggia quasi russa, ma che aveva una faccia mongola: erano *buriati.* Mi trovavo di fronte ad una tribù buriata che emigrava con le sue donne e i suoi bambini. Il capo cavalcava avanti, vestito d'una camiciola rossa, coperto da un berretto alla foggia tartara. Non aveva una fisionomia troppo rassicurante. Lo invitai a seguirmi, ed egli, ordinato alla sua tribù di fermarsi, mi seguì.

Parlava un po' di russo. Osservò l'automobile e domandò:

— Quanto pesa?

— Centoventi *pud.* Vi è una buona ricompensa per te se riesci a portare questo carro fuori di qui. Accetti?

Il capo buriato meditò qualche momento, poi rispose:

— Si, accetto.

— Sta bene. Conduci qui i tuoi uomini e i tuoi cavalli.

Egli tornò alle teleghe e le fece avvicinare di alcune centinaia di metri a noi. Le donne ne discesero, cercarono del combustibile, accesero i fuochi. Ma i cavalli non furono staccati, e gli uomini non vennero. Noi ardevamo d'impazienza. Dopo una mezz'ora il capo ritornò, solo.

— Ebbene? gli chiese il Principe — Che fai? Quando ti metti al lavoro?

Il buriato non dimostrava alcuna premura. Domandò:

— Sei pronto a darmi cinquanta rubli?

— Tu porta questo carro fuori di qui, e io ti do cinquanta rubli.

L'uomo se ne riandò fra la sua gente. I cavalli continuarono a rimanere attaccati alle teleghe, e gli uomini a stare vicino ai carri. Questo contegno cominciava ad essere strano.

Intanto dei mongoli arrivavano al galoppo dei loro piccoli cavalli. Scendevano chi sa da dove. Il loro occhio da avvoltoio aveva scorto da lontano un insolito oggetto nella pianura, e venivano a vedere. Ci trovammo presto circondati da una fiera moltitudine che osservava discutendo. Il buriato, incuriosito forse da quel movimento, si avvicinò per la terza volta, sempre solo. Borghese gli domandò ancora:

— Quando ti metti al lavoro? Hai chiesto cinquanta rubli, e ti do cinquanta rubli, ma sbrigati. Conduci qui i tuoi uomini.

Il capo tribù scosse la testa.

— Non vuoi più? — gli chiese il Principe.

— No.

— E perchè?

— Non si può. È impossibile.

E si allontanò.

Perchè non tentava? O perchè, riconosciuto che l'impresa era impossibile, non se ne andava via con le sue teleghe, invece

di rimanere accampato vicino a noi? E perchè accampandosi lasciava i cavalli attaccati, quasi volesse tenerli pronti a prendere il largo? Mi si affacciava alla mente il sospetto che quei buriati meditassero qualche progetto poco piacevole per noi. Eravamo inchiodati al suolo, ed essi lo sapevano; non potevamo sfuggire. La domanda dei cinquanta rubli non era stata fatta forse per sapere se avevamo denari, molti denari, e per giudicare la nostra ricchezza dalla nostra generosità? Essi erano tanti, e noi in tre.

Attraverso un villaggio della Siberia.

Le steppe mongole offrono impunità ed asilo. Su di esse non regnano altre leggi che quelle della tradizione e della forza.

I mongoli che ci stavano intorno avevano compreso una cosa: che offrivamo del denaro per essere aiutati. La parola *rublo* ha una circolazione molto più vasta della moneta. Essi si misero subito al lavoro tentando di risollevare l'automobile a braccia. Ci sentimmo rianimare da quelle buone disposizioni. Occorrevano delle travi. Non so quale invincibile eloquenza mettemmo nei nostri gesti; il fatto è che fummo capaci di descrivere delle travi con una mimica prodigiosa. E fummo perfettamente compresi. Tre

dei nostri nuovi amici salirono in arcione e si allontanarono di carriera, per ricomparire una mezz'ora dopo trascinando dalla sella alcune travi lunghe e sottili. Li avremmo abbracciati.

Ed' eccoci all'opera con entusiasmo. Per alleggerire di più la macchina smontammo la carrozzeria, che con l'aiuto dei mongoli deponemmo sull'erba. E con le travi costruimmo il nostro semplice apparecchio di sollevamento. Dovevamo andar cauti perchè il terreno minacciava di cedere sotto alle leve, e le travi, troppo vecchie, scricchiolavano e temevamo si spezzassero. Ma l'automobile, a poco a poco, risorgeva; sotto alle ruote incastravamo grossi pezzi di legno, tagliati da una trave a colpi d'accetta. Era un lavoro lento e paziente. Ci vollero tre ore per mettere la macchina in condizione da poter essere strappata dai suoi solchi profondi. Attaccammo le corde alla parte posteriore del telaio, e tutti uniti tentammo di trascinarla. Ma ogni sforzo fu inutile.

Dei buoi, c'erano dei buoi? Dopo aver descritto col gesto delle travi ci fu facile domandare dei buoi. E fu condotta una mandria, che doveva pascolare qualche chilometro lontano. La lunghezza delle corde non ci permise di aggiogare che quattro buoi. Le povere bestie tirarono e tirarono, ma non riuscirono più di noi a smuovere l'automobile. Comprendemmo però che se i buoi avessero potuto fare uno sforzo simultaneo, sarebbero riusciti. Essi, incitati, tiravano ad intervalli, uno dopo l'altro. Come fare a persuaderli dei vantaggi d'una perfetta unione? Ci venne un' idea geniale: mettere in azione il motore.

Il successo fu completo. Al frastuono improvviso, i quattro buoi spaventati puntarono i piedi con una sincronia perfetta, e abbassarono il grosso capo cornuto muggendo in un resoluto movimento di fuga. L'automobile oscillò. Ettore, salito sulla macchina, spinse il pedale dell'acceleratore e il rumore divenne assordante, scoppiò con l'impeto d'un urlo mostruoso. Le quattro bestie atterrite fremerono tirando disperatamente; e tutto ad un tratto la macchina uscì dai solchi, d'impeto. Fu un momento di gioia profonda.

La carrozzeria tornò al posto in pochi minuti. Il bagaglio, le gomme di ricambio, le provviste e gli attrezzi, furono caricati con una rapidità festosa. Mezz'ora dopo eravamo pronti a ripartire. I mongoli ebbero una generosa distribuzione di rubli, salutata con esclamazioni d'entusiasmo e con gesti della più espansiva amicizia. In quel mentre il capo buriato s'appressò e stese anche lui la mano. Borghese gli disse sorridendo:

— Niente lavoro, niente denaro!

Il buriato ritirò la mano, e con una torva occhiata rispose:

— Non ho bisogno del tuo denaro!

Ed aggiunse parole che non comprendemmo. Poi lo vedemmo montare a cavallo e far cenno alla sua tribù di rimettersi in marcia. La lunga fila di teleghe si allontanò.

Domandammo ai mongoli una guida. Uno di loro si offrì. Montò a cavallo e noi lo seguimmo. Tutti gli altri ci scortarono. Erano pieni d'ingenua contentezza, facevano delle gran galoppate intorno a noi, gridando e ridendo. Alcuni cavalli portavano due cavalieri, come laggiù ad Urga nel sèguito del governatore. La guida eseguiva il suo compito con molta dignità. Percorrevamo un vero labirinto, rasentando ogni tanto delle paludi, serpeggiando fra gli alti giunchi e i ciuffi d'iris nella vasta e desolata pianura acquitrinosa. Il sole tramontava, e sulla terra si spandeva una bruma che dava al paesaggio un indicibile colore di tristezza.

Al limite del piano la strana cavalcata ci abbandonò e si disperse. La guida consentì ad indicarci una strada che evitasse le montagne. Quando ci lasciò era quasi notte. Il suo cavallo tremava di stanchezza. Dopo averci salutati, e ringraziati per il compenso che gli avevamo dato, l'uomo si sdraiò sull'erba. Noi continuammo il cammino. Avevamo bisogno di acqua per la macchina e per noi; non potevamo fermarci senza averla trovata. Ci aspettavamo da un momento all'altro la comparsa del fiume Chara-gol. Guardavamo ansiosamente avanti a noi, e ad ogni vallata, ad ogni folto di vegetazione, dicevamo: Il fiume deve

esser là! — ma il fiume non si vedeva, e noi andavamo a cercarlo più avanti, con nuova fiducia.

V'era la luna. Non avevamo fanali; cioè li avevamo, ma non erano preparati per essere accesi. Ci trovavamo in mezzo ad una quantità di alture, e il sentiero s'insinuava in strette valli, saliva, scendeva, reso appena visibile per l'erba dei bordi. Lo guardavamo intensamente nella paura di perderlo. E al nostro occhio stanco, sotto alla luce spettrale della luna, tutto prendeva un aspetto pauroso, incerto e fantastico. I profili delle colline, le ombre cupe dei valloni, gli arbusti, ci facevano sussultare alle volte perchè non li riconoscevamo; assumevano apparenze misteriose e indefinibili. Ci pareva di sorprendere un lento moto nelle cose, uno strisciare silenzioso d'ignote forme intorno a noi. Chi ha viaggiato di notte per regioni sconosciute e deserte ha visto queste trasformazioni bizzarre, e tornato di giorno negli stessi luoghi si sarà sorpreso di trovarli tanto diversi. Si direbbe che la terra profitti dell'oscurità della notte per vivere una sua vita mostruosa. È che nella notte tutto quello che c'è di favoloso, di stravagante, di assurdo nella nostra fantasia, esce e prende posto nell'ombra. Non vi sono due persone che vedano allo stesso modo un paesaggio notturno: ognuna vede il *suo* paesaggio.

Infatti ciascuno di noi, in quella indimenticabile sera, scorgeva qualche cosa che gli altri non riuscivano a vedere. Erano fiumi, erano case, erano uomini immobili, visioni che svanivano avvicinandosi. Il terreno sembrava buono per la corsa, ma di quando in quando sentivamo stridere la sabbia sotto le pneumatiche che affondavano, e il motore si " affaticava „. Allora la macchina era messa a tutta forza per non arenare. Ad un certo punto vedemmo realmente degli esseri che si muovevano: erano cammelli. Passammo vicino ad una carovana accampata. Due uomini erano in piedi presso al sentiero. Si volsero con moto repentino, e non si mossero più. Avremmo voluto poter scorgere l'espressione dei loro visi all'apparizione subitanea di quell'enorme massa nera che fuggiva rombando per le solitudini del Daturbada.

— Che ora è? — chiese il Principe, il cui orologio si era spezzato.

Accesi cautamente un fiammifero, e guardai il mio:

— Le nove.

Eravamo in cammino dalle quattro della mattina: diciassette ore di continuo lavoro e di accasciante tensione nervosa. Ci sentivamo stanchi. E il Chara-gol non si trovava ancora. Non potevamo mancarlo, poichè il suo corso ci avrebbe attraversato la strada.

In Siberia. — Tipi di Mujiks.

La luna declinava. La notte si popolava di stelle. Io non vedevo più il sentiero, affatto, ed ammiravo la sicurezza di Ettore che guidava come fosse stato sulla migliore delle strade maestre.

— Un lume! un lume! — esclamammo ad un tratto scorgendo una luce lontana.

— Deve essere il fuoco d' un accampamento sulla riva del fiume — osservò il Principe.

Riprendemmo coraggio. Ma pochi momenti dopo la luce era sparita. Però avevamo ben fissato in mente il punto ove essa era apparsa, e frugavamo avidamente con gli occhi quell' angolo di

tenebre. Quando giungemmo là, dopo alcuni minuti, intravedemmo alcune yurte, e ci fermammo. Un branco di cani ci attorniò abbaiando. Comparve un uomo nel vano d'una porta illuminata. Gli domandammo dell'acqua, ed egli ci offrì tutta quella che aveva, in un recipiente di coccio. Era calda, grassa e terrosa. Gli chiedemmo dove fosse la sorgente, e c'indicò la strada con un gesto che voleva dire: vicino! Lo invitammo a guidarci, e rifiutò. Aveva paura di noi.

Proseguimmo fino ad un prato dove decidemmo di accamparci. Mentre Ettore piantava la tenda, il Principe ed io ci mettemmo alla ricerca della famosa sorgente. Egli portava il secchio ed io la pala; il secchio per l'acqua, e la pala per i cani. Rappresentavo la difesa, e una difesa necessaria perchè i cani mongoli sono di una ferocia famosa. La luna era tramontata e la terra dormiva eguagliata dal lieve pallore sidereo. Dopo molte ricerche riuscimmo a trovare un rivoletto di acqua melmosa e vagamente putrida. Non ci fu possibile, con tutta la sete che avevamo, di berne un solo sorso. Tornati alla tenda ne facemmo del thè, che riuscì il thè più perfido che si possa immaginare. Divorammo in silenzio qualche scatola di conserva, sorseggiammo quella perfidia bollente (con molto zucchero) ed entrammo carponi sotto la tenda. La notte era divinamente calma.

Avemmo la precauzione di non lasciare nulla fuori della tenda, ed Ettore, fedele alla consegna, si mise la pistola a portata di mano. Sdraiati sull'erba, avvolti nel tepore dolce delle pellicce, non tardammo a prender sonno profondamente.

A metà della notte fui risvegliato bruscamente dalla voce di Ettore che gridava:

— Chi è?

Egli si era sollevato, e sentii che cercava la Mauser. Mi misi in ascolto. Dopo alcuni istanti udii all'esterno un rumore sommesso e breve ma distinto nel grave silenzio notturno.

— Chi è? — gridò ancora Ettore in tono più reciso.

Nessuno rispose. Passò un alito di vento, e il rumore si

ripetè. Era un battere rapido, leggero, incomprensibile, vicino. Piano piano sollevammo un lembo della tenda, e guardammo....

— A momenti sparavo! — esclamò Ettore sorridendo — Chi immaginava che facesse tutto questo rumore di notte. Mi ha svegliato!

Era la bandiera. La nostra bandiera, issata sull'automobile, che ad ogni soffio d'aria sventolava, si agitava, e sbatteva lievemente.

Pareva che essa vivesse e vegliasse.

Eravamo stati accampati soltanto a pochi chilometri dal fiume, che passammo, a guado veloce, alla mattina del 24 Giugno, di buon'ora. Avevamo lasciato le montagne alla nostra destra, e ci avvicinavamo, verso ponente, al corso dell'Orchon, attraverso una serie di pianure acquitrinose. Ma stavamo bene in guardia contro le insidie del terreno. Avevamo avuto una lezione dura, ma utile. Non spingevamo avanti l'automobile se prima il suolo non era stato accuratamente esplorato, studiato, dlscusso. Il pericolo ci circondava da tutte le parti; spesso sentivamo improvvisamente sotto il nostro piede la mobilità ondeggiante del pantano nascosto e ci ritiravamo con un senso di ribrezzo, come se avessimo calpestato un rettile, gridando ad Ettore, che guidava cautamente la macchina dietro ai nostri passi:

— Indietro! Indietro subito!

E cercavamo nuovi passaggi. Qualche volta non trovavamo via d'uscita, e dovevamo retrocedere per tentare altrove. Piano piano, con pazienza riuscimmo a districarci dagli acquitrini, ed a raggiungere le colline che si allungano, nude e sabbiose, fra l'Orchon e l'Iro.

Fino dalla sera precedente avevamo scorto sul suolo dei segni che ci avevano interessato. Erano le traccie d'un carro, e le impronte dei passi di due europei. Quando per migliaia di chilometri non si sono viste che delle orme di scarpe cinesi e di stivali mongoli, il calco d'una suola europea fa l'effetto del ri-

tratto d'un conoscente. Quelle vestigia camminavano nella nostra stessa direzione, ed erano recenti. Sparivano alle volte; nel piano le avevamo perdute; poi le ritrovammo e ne avemmo uno strano piacere. Parlavamo di loro. Da quanto tempo erano state impresse? Da un'ora, forse da meno. Segnavano il passo sicuro e lungo di due uomini giovani. Non erano carrettieri, perchè un carrettiere siberiano guida molte teleghe in fila, e lì invece due uomini scortavano un solo carro. Il carro sembrava poco carico, i suoi solchi erano leggeri; doveva portare qualche mercanzia preziosa che pesava poco ed esigeva buona guardia. Non s'immagina quali piccole cose bastino, nella monotonia infinita d'un viaggio come il nostro, a risvegliare la curiosità e a fornire un inesauribile argomento di conversazione. Un indizio, una traccia, un rumore, trasportano l'immaginazione nel bel mondo inesplorato delle congetture. È l'unico divertimento.

Per un declivio raggiungemmo i nostri europei. Erano due giovani russi, biondi e aitanti, dall'aria di operai. Dal carro protetto da una tenda, si affacciò una donna, giovane anch'essa, con un bambino al seno. Scambiammo un saluto: *Do svidania!* E fu il primo nostro saluto russo.

L' Orchon ci apparve, fiancheggiato da una sitibonda folla di piante rigogliose, serpeggiante nella sua immensa valle verde sulla quale pascolavano mandrie di buoi. Lo vedevamo dall'alto. Per un momento lo credemmo l' Iro. Poi il sentiero volse al nord, discese le alture, ci condusse per altri piani dove fummo costretti a ricominciare le esplorazioni. Passammo dei fiumiciattoli, confluenti dell' Iro, entrandovi prima a piedi per tastarne il fondo e cercare i punti meglio guadabili per l'automobile. Dei sabbioni pesanti e difficili annunziarono la vicinanza d'un gran fiume. E finalmente l' Iro, limpido, largo, veloce.

L'avevamo raggiunto. Ma come attraversarlo? Era possibile passare con la forza del motore? Ettore entrò nell' acqua; non aveva fatto cento passi che lo vedemmo andar giù fino all' anca. Tornò indietro dicendo:

— Bisogna trovare un altro modo. Il fondo è buono, ma l'acqua coprirebbe il magnete; l'accensione non funzionerebbe più, e ci fermeremmo subito, in mezzo alla corrente. La corrente è fortissima; a momenti mi rovesciava.

Pensammo alla costruzione d'una zattera. Per sorreggere il peso dell'automobile ci sarebbe voluta una zattera molto ampia, ed almeno a due strati di travi: dove trovare tanto legname? Guardandoci intorno scoprimmo, vicino ad un gruppo di arbusti,

Una via di Missowaya.

una vecchia capanna — che somigliava già ad un'*isba* — circondata da una piccola palizzata.

— Compriamo la capanna — suggerii — demoliamola, costruiamo la zattera....

— Ci vorrebbe un tempo enorme — osservò il Principe. — Vediamo prima se non si può far nulla di più sbrigativo.

Alcuni mongoli, usciti dalla capanna, si avvicinavano. Vi erano delle donne, col viso circondato dalla buffa acconciatura ad orecchia d'elefante. Altri arrivavano a cavallo, lungo la riva soleggiata.

Forse avremmo potuto raggiungere la barca che serve a traghettare i carri sulla strada della montagna. Doveva esservi qualche sentiero che vi conducesse. Interrogammo i mongoli, alcuni dei quali comprendevano un po' di russo.

No, non v'erano sentieri; più a monte la riva si faceva rocciosa. Avremmo dovuto retrocedere fino alla strada percorsa da noi nella vigilia, e passare la montagna, ammesso che la montagna fosse passabile.

Vi era un altro mezzo: togliere all'automobile il magnete, e trascinarla all'altra riva. Il motore, coperto da uno strato di grasso, non ne avrebbe sofferto, a meno che l'acqua non fosse penetrata nei cilindri. Decidemmo di tentare immediatamente. Facemmo capire ai mongoli il nostro progetto. Ci occorrevano dei buoi; avremmo pagato bene, ma ci occorrevano subito. Essi accettarono. E dopo poco, volgendoci, vedemmo un gruppo di buoi arrivati, chi sa da quale parte, sotto la guida di due mandriani agitanti il lungo pungolo. A quella vista convenimmo solennemente che il mongolo è il popolo più civile e più cortese dell'universo.

Ettore, sdraiato nella sabbia calda sotto all'automobile, supino, lavorò lungo tempo. Tolse quella lamiera (noi la chiamiamo sottopancia per una certa analogia alla ventriera del cavallo) che protegge dal basso il motore e il volano, svitò accuratamente il magnete, poi coprì le parti più delicate della macchina con stracci intrisi d'olio, involse accuratamente il magnete nella sua giubba, ed alla fine si dichiarò pronto. Le funi furono attaccate all'automobile, ed i buoi alle funi. E incominciò una singolare navigazione al rimorchio su quei trecento metri d'acqua.

Con i buoi e l'automobile entrarono nell'Iro tutti i mongoli; alcuni a piedi, altri a cavallo, a due, a tre per groppa. Anche le donne inforcarono le selle per seguire il corteggio nautico. Il Principe ebbe una cavalcatura a sua completa disposizione. Io, sopra un altro cavallo, stavo per iniziare tranquillamente il guado, ed ero tutto intento a sollevare la macchina fotografica al di sopra

della probabile portata degli spruzzi, quando qualcuno piombò dietro a me sulla mia sella. Era un mongolo, il quale trovava la cosa naturalissima: egli si afferrò con serena confidenza alle mie spalle, ridendo, ed arrivammo così insieme all'altra riva, fraternamente.

In mezzo al fiume le ruote dell'automobile scomparvero, e l'acqua gorgogliando passò sul piano della carrozzeria. I buoi ebbero un istante d'incertezza sentendosi spingere dalla corrente vorticosa che li faceva deviare; ma i gridi e il pungolo li piegarono di nuovo allo sforzo, ed un minuto dopo assistevamo allo spettacolo poco comune d'un'automobile uscente dal bagno, tutta rorida e gocciolante, lasciando dietro a sè una larga traccia di acqua. Dal momento in cui eravamo arrivati sulla riva sinistra a quello nel quale raggiungevamo la destra erano trascorse due ore e mezza. È molto per fare trecento metri di strada.

Un'ora dopo eravamo pronti a superare l'ultimo lembo della Mongolia. Avvertimmo quella brava gente dell'arrivo di altri carri come il nostro, e partimmo. In quel momento fra la brava gente si accese una disputa dall'apparenza più feroce, causata dalla divisione del danaro guadagnato. Si sarebbe detto che stessero per metter mano ai coltelli, se non si sapesse che i mongoli rifuggono con orrore dal versare sangue; la loro religione lo vieta, ed essi ubbidiscono alla lettera. Quando vogliono vendicarsi d'un nemico, lo strangolano.

Correvamo veloci. Avevamo fretta di passare la frontiera russa. Non so perchè, ma avevamo l'impressione che al di là della frontiera russa le difficoltà del viaggio fossero finite. Nutrivamo la incoraggiante illusione che oramai tutto si riducesse ad una gran serie di passeggiate. Sulle carte le strade da Kiakhta cominciavano ad essere segnate con due linee invece che con una sola: non era la prova di un gran cambiamento? Quelle due linee ci sembravano deliziose a vedersi. Aprivamo ogni tanto la carta niente altro che per percorrerla con l'occhio, pregustando la gioia d'un ininterrotto “ sessanta all'ora „.

Ad una quarantina di chilometri dall'Iro entrammo nell'ombra di maestose pinete. Fu un passaggio repentino dalla terra riarsa e nuda al bosco. In pochi minuti ci sentimmo infinitamente allontanati dall'Impero Cinese, del quale pure calpestavamo ancora il suolo. Ci scambiavamo parole di ammirazione e d'entusiasmo, come se non fossimo mai entrati in un bosco nella nostra vita. Ai piedi dei grandi tronchi eretti si stendeva mollemente il tappeto dell'erba. Respiravamo gli effluvi della resina. Vi erano delle verdi rasure che facevano venir voglia di fermarsi e di godere l'ombra, assisi su qualche vecchio albero caduto.

— Che bellezza! — ripetevamo.

— Pare un parco!

Ripensandoci, la bellezza non era eccessiva, ma era grande la novità. La Bogda-Ula ci aveva fatto rivedere delle foreste, ma da lontano. E lì la foresta ci accoglieva. La differenza è grande quando si viene dal deserto. La strada era un po' sabbiosa, e ingombra qua e là di radici sollevate, ma relativamente facile. Sopravvenne però, dopo qualche ora, un cambiamento che ci rese la foresta intollerabile; e fu l'annuvolarsi del cielo. Quando manca il sole la compagnia degli alberi diviene troppo triste: essa mette ombra su ombra; l'oscurità si fa opprimente perchè eguale, ed offre tutte le melanconie del crepuscolo.

Allorchè uscimmo dalle pinete, e l'orizzonte si aprì, vedemmo verso il nord un nero di tempesta. Sotto all'ammasso di nubi più fosche, basse e livide, lontano, correva sulla terra come una striscia di nebbia. Correva simile al fumo d'un incendio rapidamente propagato. L'aria era calma. Scendemmo in una pianura sabbiosa. Una piccola carovana di carrette s'era accampata. Ci fermammo perchè la benzina nel cassone era finita, e bisognava travasarne dai serbatoi. Improvvisamente la calma grave dell'aria s'interruppe, e un colpo impetuoso di vento passò ululando. Era l'avanguardia d'un uragano, che dopo alcuni minuti si abbattè con furore sulla pianura, sollevando nubi acciecanti di polvere. La direzione del vento mutava turbinosamente. Si fece un'oscurità sinistra.

Era l'addio della Mongolia. Assistevamo ad un fenomeno abbastanza frequente in quelle regioni: ad una tempesta di sabbia. Ci trovavamo in un vortice d'aria. L'automobile ne era tutta scossa; noi ci tenevamo sottovento, vicino alla macchina. La sabbia scorreva al suolo, come un fluido, formava delle correnti gialle, si accumulava, si innalzava a mulinelli. La massima violenza non durò che pochi minuti; e dopo mezz'ora il vento cadde del tutto,

A Missowaya. — L'automobile nella casa dello *Starosta*.

con la stessa rapidità con la quale era venuto. Vedemmo l'uragano allontanarsi, come si vede fuggire sulla terra l'ombra delle nubi.

Kiakhta non doveva trovarsi lontana. Erano le quattro e mezza del pomeriggio. Volevamo arrivarvi in tempo per compire prima di sera le operazioni di dogana e dormire sul suolo russo. Cercavamo di affrettare la marcia, ma la strada ci condusse su delle dune nelle quali le ruote affondavano. La sabbia era smossa ed alta, ed offriva una resistenza sempre più grande. Le ruote motrici cominciarono a girare senza procedere, scivolando. Il motore si affaticava e si riscaldava, e il vapore usciva sibilando dal radiatore. Ci mancava l'acqua, e per timore d' " ingranare „, cioè

di provocare la fusione di qualche pezzo della macchina, concedevamo al motore dei lunghi riposi. Esso tramandava un calore che si sentiva da lontano, e aspettavamo volta a volta che si freddasse. Intanto, durante i suoi riposi, lavoravamo noi; preparavamo la strada avanti le ruote a colpi di pala, e toglievamo così della sabbia fino a raggiungere uno strato umidiccio più duro. E poi avanti di nuovo; aiutavamo gli sforzi della macchina con le nostre spinte. Avanzavamo centimetro a centimetro. Ci volle un'ora a percorrere mezzo chilometro, ed arrivammo in cima ad una ripida discesa.

A mezza costa ci apparve Kiakhta. Era a due chilometri da noi, affondata in una valle per ripararsi dai venti. Perciò non l'avevamo vista prima. Si nascondeva, la superba!

Ne ricevemmo veramente l'impressione d'una grandiosità superba. Le immagini s'ingigantivano nella nostra fantasia. La prima visione di quella cittadina siberiana aveva la potenza d'un sogno di bellezza. Vedevamo dei campanili aguzzi, delle case bianche che avevano finestre, dei tetti con dei comignoli, degli opifici dalle alte ciminiere, tutte cose mirabili, quasi incredibili. Quelle forme ci stupivano, perchè ci erano familiari. Pareva che l'Europa ci fosse venuta ad incontrare fino alla Mongolia.

Eravamo arrivati dunque! Ne provavamo una gioia e una fierezza. Guardavamo quella città che biancheggiava fra il verde degli alberi, e che ci pareva tanto grande, con una specie di orgoglio, come se l'avessimo conquistata. L'aspettavamo ansiosamente, e pure la sua apparizione fu una sorpresa, e il suo aspetto una rivelazione.

Da quel momento la parola Kiakhta s'impresse indelebilmente nella mente d'Ettore, e vi divise con Kalgan l'onore di designare tutte le città dell'Oriente russo.

Al di qua di Kiakhta si stende una bassa e disordinata moltitudine di casette; è Maimachen, l'ultima città cinese. Urga è tripla, e Kiakhta è doppia. Le casette di Maimachen si affollano, sul confine dei due imperi, contro agli edifici slavi, quasi per op-

porsi all'invasione. La città russa e quella cinese non sono qui lontane, come ad Urga, ma si toccano. Hanno l'aria di urtarsi, di sospingersi, di disputarsi il terreno palmo a palmo. La zona neutra è di pochi passi — una piccola radura erbosa sulla quale s'erge, simile ad una sentinella, l'alto pilastro che segna la frontiera. La vicinanza non ha prodotto intimità. Da una parte, quel che v'è di più cinese; dall'altra, quel che v'è di più russo. Una città che potrebbe esistere sul Volga, è unita ad una città che potrebbe esistere sul Jang-Tsze-Kiang.

Quel che ci sorprese in Maimachen fu appunto di ritrovarvi le caratteristiche più vivaci della Cina. Somigliava meno ad un paese del Chi-li che ad un paese dell'Hu-pe; era più del sud che del nord dell'Impero. Infatti i suoi abitanti vengono tutti dalle vicinanze di Han-Kow, dal cuore stesso della Cina. Vengono dalle regioni del thè, e per il thè. Kiakhta e Maimachen debbono unicamente al thè, che giunge (o meglio che giungeva) su lunghe file di cammelli attraverso il deserto, la loro esistenza. Kiakhta è venuta a prenderlo, e Maimachen a consegnarlo. Quel luogo è stato per secoli il centro d'uno dei più grandi mercati del mondo. Il commercio del thè ha creato ricchezze favolose da Han-Kow a Mosca; il suo passaggio ha lasciato un solco di prosperità su due continenti; è una delle più vive sorgenti di lucro di due popoli. Questi due popoli si sono dati un perenne convegno d'affari in quelle solitudini. Maimachen e Kiakhta sono la Cina e la Russia che contrattano.

Gli abitanti di Maimachen hanno portato lì tutti i loro costumi, i loro usi, i loro gusti. I muri esterni delle loro case sono rozzi, eguali, nudi, grigi, perchè il cinese non mostra il suo lusso ai passanti, ma ad ogni porta aperta vedevamo l'interno di grandi corti variopinte, e sulle imposte, sugli schermi a paravento messi a fermare gli sguardi degli estranei, sui pilastri, era un attorcersi di draghi e di chimere di colori vivaci, un gestire di immagini bizzarre, un volare di fenici in mezzo ad un intreccio di ornamenti tradizionali, un risplendere di grandi caratteri cinesi dorati

significanti la " lunga vita „ e la " buona fortuna „, tutta la vistosa raffigurazione delle cose che in Cina hanno l'incarico di respingere il male e di accogliere il bene. Tale esuberanza ornamentale e simbolica è propria dei paesi più cinesi della Cina, di quelli al di là del Fiume Giallo, ove non giunse l'influenza tartara.

La popolazione di Maimachen fu messa in agitazione dal nostro arrivo. Ci avevano visto discendere dalle colline sabbiose, e uscirono per le strade, ci vennero incontro, si affollarono sul nostro passaggio tutti quei cinesi dalle vesti azzurre e il ventaglio in moto. Non una donna fra loro. È una singolarità di Maimachen, la più strana che si possa immaginare in una città di migliaia d'abitanti: non vi esistono donne. Non so se si debba a qualche clausola dei trattati con la Russia — che teme su tutto il suo confine orientale le conquiste della prolificazione gialla — oppure ad una spontanea determinazione dei cinesi che rifuggono dallo stabilirsi lontano dai loro paesi per non soffrire dopo la morte — secondo le loro convinzioni — il più doloroso esilio dell'anima; il fatto è che Maimachen è una città di maschi.

Questa bizzarria ha un riscontro che forse non le è assolutamente estraneo: a tre *li* da Maimachen, nella campagna, esiste un villaggio di yurte abitato unicamente da donne mongole, niente altro che donne....

Un giovane cinese ci fece cenno di fermarci, parlandoci in inglese. Voleva avere l'onore di ospitarci, sia pure per pochi minuti, come l'avevano avuto tutti i suoi colleghi da Kalgan ad Urga: egli era il direttore dell'ufficio telegrafico.

— Ho mandato ad avvertire del vostro arrivo il Commissario di polizia di Kiakhta — ci disse accogliendoci nella sua casa privata — e intanto potete rinfrescarvi, lavarvi; bere qualche cosa....

Eravamo ridotti in uno stato indescrivibile. I nostri volti erano letteralmente neri di polvere, ed avevamo sui vestiti tutta una incrostazione dei diversi fanghi con i quali avevamo fatto intima conoscenza lungo il percorso: fango nero dei pantani, giallo del Chara-gol, bianco dell'Iro. Ci portarono acqua calda,

acqua fredda, sapone, pettini, asciugamani, spazzole, e poi sigarette, vino, latte, biscotti, frutta in conserva; adoperammo ed assaggiammo di tutto; ci trasformammo di fuori e di dentro; finchè ci rimettemmo in cammino, all'annunzio che il Commissario ci aspettava, riconoscenti e confortati.

Un minuto dopo uscivamo dall'Impero Celeste.

Vicino al pilastro della frontiera era piantato sull'attenti il primo *gorodovoi,* in tunica bianca, col berretto a piatto, la scia-

Per le strade abbandonate della Transbaikalia. — Attraversando un vecchio ponte di legno.

bola appesa alla tracolla, il petto armato di brandeburghi rossi. Alzò la mano, ordinando:

— *Stoi!* — " Fermatevi! „

Salutò rigidamente, appoggiando due dita alla visiera e battendo i calcagni, e salì sull'automobile. In piedi sopra al montatoio indicò la direzione da prendersi e comandò:

— Avanti, a destra!

L'automobile si mosse, ubbediente come una recluta.

Entravamo nell'Impero russo.

CAPITOLO XI.

TRANSBAIKALIA

La protezione ufficiale — Ospitalità siberiana — L'automobile e il thè — Verso Novi-Selenginsk — La traversata della Selenga — Un paese che nasce — Il treno.

Il Commissario di polizia di Kiakhta, ricevendoci nel suo ufficio, ci disse con fisionomia rattristata che egli si trovava nella necessità di parlarci d'affari seri, e di comunicarci alcuni importanti documenti.

Il Principe ed io ci guardammo in aria interrogativa. Il tono del nostro ospite avrebbe quasi lasciato credere all'esistenza d'un mandato d'arresto o d'un decreto d'espulsione. Ma ci accorgemmo presto che egli assumeva sempre un atteggiamento grave e cerimonioso quando parlava di questioni d'ufficio, di qualunque genere esse fossero, e diveniva allegro e spigliato per conversare su tutto il resto. Distingueva le due personalità, del burocrata e del cittadino, con due maniere e due espressioni. Un simpatico tipo di funzionario, del resto, che fu uno dei nostri migliori amici di Kiakhta; un ometto piccolo, grasso, attempato, loquace, espansivo, colto e poliglotta. In quel momento s'era chiuso nella sua serietà professionale come in un un'uniforme.

Ritirò i nostri passaporti per la vidimazione. Ci annunciò che la Dogana aveva ricevuto ordini speciali per il nostro libero pas-

saggio, e ci consegnò, dopo regolare ricevuta, dei documenti pervenuti da Pietroburgo, che rappresentavano altrettanti attestati della più benevolente protezione ufficiale. Il Governo russo, quando la Pechino-Parigi fu progettata, declinò, per mezzo del Ministero degli Esteri, di assumere responsabilità sulla sicurezza personale degli automobilisti, specialmente durante la loro traversata della Siberia. Fummo dunque gradevolmente sorpresi ricevendo a Kiakhta una lettera ufficiale del Ministro dell'Interno — un *podorojné* — la quale invitava tutte le autorità a prestarci il loro aiuto in caso di bisogno, e una lettera del Direttore generale della Polizia dell'Impero che ci assicurava la paterna protezione di tutte le polizie, e tre permessi speciali autorizzanti ciascuno di noi a portare due rivoltelle. Finita la consegna il Commissario rise, si stropicciò le mani, e prese l'aria amichevole del cittadino privato.

Raccontò allora le ultime notizie del mondo per metterci al corrente: la Duma era stata sciolta; l'ordine regnava a Pietroburgo; il sud della Francia era in rivolta; vicino a Napoli era avvenuto un disastro automobilistico... Poi ci offrì dello champagne e brindò al successo della nostra spedizione. Fu lui che ci accompagnò alla Dogana e che ci presentò a molti funzionari dell'ufficio, e al signor Sinitzin, agente della Banca Russo-cinese, ed ai personaggi più cospicui della città. Insomma egli fu una preziosa ed amichevole guida.

Alla Dogana dovemmo firmare una dichiarazione con la quale ci impegnavamo in solido, Borghese ed io, di portare l'automobile fuori dei confini dell'Impero: non era che il nostro più vivo desiderio, protocollato, e divenuto argomento d'un solenne atto ufficiale. Alla macchina fu applicata una placca col numero — il N.° 1 — e lo stesso numero fu verniciato sul vetro dei fanali. Dopo ciò fummo dichiarati liberi. Il signor Sinitzin ci volle ospiti nella sua casa, una grande casa di legno dov'era anche l'ufficio della Banca Russo-cinese. Non dimenticheremo mai le accoglienze patriarcali e affettuose che vi ricevemmo.

La vecchia casa era piena di agitazione, tremava e scric-

chiolava tutta sotto ai passi affrettati delle fantesche dai piedi nudi, vestite dai più caratteristici e tradizionali costumi della Siberia; i fuochi delle cucine ardevano in permanenza, perchè la tavola era in permanenza imbandita. Vi arrivavano piatti degni di banchetti omerici; enormi arrosti di bue, grandi pesci bolliti, quarti di agnello, *borsh* fumanti in terine larghe come peschiere, cumuli di caviale, di storione, di salmone, di uova, di *pirowski*, e bottiglie d'ogni vino e d'ogni liquore, frutta preziose perchè arri-

Superando una breve salita nella vecchia strada abbandonata intorno al Baikal.

vate laggiù dall'Italia. In mezzo a tutto, un samovar gigantesco brontolava come un gatto contento. Ma quel che più ci piaceva era la bontà, la premura, l'affabilità spontanea e convinta, dalle quali eravamo circondati. Sentivamo intorno a noi la simpatia, l'amicizia, la familiarità, un desiderio costante di farci dimenticare che eravamo fra stranieri, lontani dalla casa; le nostre preferenze, i nostri gusti, erano studiati, talvolta prevenuti. Un sorriso continuo animava tutti gli sguardi. La buona signora Sinitzin, instancabile, dimentica qualche volta della sua toilette di gala per abbando-

narsi alle abituali faccende da massaia, aveva per noi delle attenzioni materne. Essa prodigava a degli estranei i tesori del suo istinto materno, perchè era giunta al limite della vecchiaia senza essere stata madre. Aveva adottato come figlia una fanciulla buriata, Falia, e questa giovane selvaggia allietava la solitudine della sua vita. Falia ci offriva dei fiori, e quando ci vedeva pensierosi e serî, veniva vicino e sorrideva.

Intorno alla mensa si rinnovavano continuamente gli ospiti. Gli amici arrivavano, si sedevano dopo un semplice saluto, entravano nella famiglia con una confidenza che diceva l'abitudine. Si capiva che fra quella gente tutte le porte erano aperte ; e parlavano con un tono d' intimità grave e tranquilla che lasciava comprendere come fra loro pure le porte del cuore fossero aperte. Molti degl'intervenuti erano mercanti di thè. Anche il nostro ospite, Sinitzin, era mercante di thè. Tutti quelli uomini, semplici e dimessi, vestiti della camiciola di seta siberiana, calzati di enormi stivali, dal corpo rude, il volto barbuto e l'occhio dolce del *mujik*, erano milionari. Il passaggio del thè li aveva arricchiti.

Kiakhta è un villaggio di milionari. Nelle piccole case di legno dipinte di colori vivaci, allineate lungo i marciapiedi fatti di tavole, separate da cortili rustici ingombri di teleghe e di slitte, vivono una vita d'esilio delle famiglie che potrebbero avere un palazzo a Mosca o a Pietroburgo. Il thè non passa quasi più affatto per Kiakhta ; la sorgente della loro ricchezza s'è da qualche anno inaridita, ma esse rimangono. Rimangono sulla terra che le ha fatte prospere, rimangono vicino alla loro cattedrale sontuosa che rinchiude più tesori di tutte le chiese della Siberia. Le trattiene l'amore a quei luoghi, l'ignoranza del lusso, l'abitudine, ed anche la speranza. Una speranza vaga che l'antica via del deserto torni a popolarsi di carovane, che la piccola città ora tanto silenziosa, si risvegli al rumore del lavoro.

— Non avete idea — mi diceva un funzionario della Dogana — di che cosa fosse Kiakhta sette od otto anni or sono ! Vedete queste vie larghe e deserte ? Esse non bastavano a contenere il

gran movimento in certi giorni di arrivi e di partenze. Si scaricavano fino a cinquemila casse di thè al giorno. Passavano venticinque milioni di chilogrammi di thè all'anno. Cominciava in ottobre il gran movimento, e a novembre, a dicembre, a gennaio Kiakhta era tutta una gran fiera e una gran festa. Nemmeno alla notte si riposava. Tante volte nevicava, e la gente ne era tutta contenta perchè la neve preparava la strada alle slitte. Sinitzin, e tanti altri, arruolavano nell'estate fino a cinquecento cammelli ognuno per essere i primi a fare arrivare il nuovo thè a Nishnii-Nowgorod, all'epoca della fiera. Vedete quei grandi edifici di mattoni, laggiù, dietro alla chiesa? Là erano i magazzini di deposito, il *Gostiny Dvor*. Centinaia di operai lavoravano notte e giorno a disfare i carichi della Mongolia, a scartare il thè avariato, a rifare le casse per la Siberia coprendole con pelli di cammello. Laggiù si tenevano le vendite all'asta, e passavano centinaia di migliaia di rubli come fossero stati kopeki. Partivano carovane immense di slitte verso il Baikal. Tutti i cortili erano pieni di cavalli. Alla sera poi, grandi feste da ballo, banchetti continui ; a Troizkossawsk, la città vicina, v'era il teatro. Si beveva, si rideva, e si spendeva senza contare. Adesso, dopo due secoli e mezzo di quella vita, Kiakhta è morta.

— È passato poco thè quest'anno?

— Niente.

— Tutto per Wladivostok?

— Si, tutto per la ferrovia. Vi fu una ripresa, due anni or sono, durante la guerra, quando le linee ferroviarie erano impegnate per le truppe. Ma ora è finita. Come lottare con la ferrovia? Le strade sono completamente abbandonate, non ci passa nessuno. Vedrete!

— Ma le comunicazioni con la ferrovia transiberiana? Kiakhta non sarà mica isolata!

— No, ma ora si passa per la via fluviale. Vi sono i battelli a vapore che fanno il servizio fra Verkhne-Udinsk e Ust-Kiakhta, sulla Selenga, e da qui ad Ust-Kiakhta la strada è ancora passabile per le teleghe.

Le informazioni sulla strada, che ricevevamo da tutte le parti non potevano essere più scoraggianti.

— Pessima, orribile, impassabile! — ci aveva detto il Commissario di polizia con la sua impetuosa parola. — Avete trovato dei pantani in Mongolia? Troverete di peggio. Sapete, quel genere di pantano che gl' inglesi chiamano " bog „ ? Ebbene avrete del bog come non ne avete mai avuto. E discese da rompersi il collo. Salite da andar su con le funi. E sabbie alte un metro. Volete sapere qualche cosa di più? Oggi farò interrogare dai miei agenti gli unici uomini che frequentano quella strada, gli operai del telegrafo che vanno a ripararvi i guasti della linea. Avrete tutti i particolari. Per me credo, fermamente, sinceramente, che la vostra automobile non passerà.

— Possibile! — esclamavamo con la più dolorosa sorpresa, pensando a quelle belle doppie linee della carta geografica. — E pure abbiamo trionfato della strada fra Urga e Kiakhta!

Quelle nostre peripezie attraverso la Mongolia interessavano immensamente tutti i milionari del thè. La notizia della Pechino-Parigi aveva trovato a Kiakhta un pubblico che se n'era commosso. Delle speranze rinascevano. Si aspettava ansiosamente l'automobilismo a quella prova sulla terra mongola. Non sarebbe stato possibile sostituire il cammello con l'automobile, vincere la concorrenza della ferrovia nel trasporto del thè? Il nostro arrivo mise gli antichi mercanti di thè in emozione. Avevamo fatto il viaggio da Kalgan a Kiakhta in sette giorni, e le carovane ve ne impiegano venti. Ci domandavano mille cose, sul costo della benzina, sulla possibilità di portare grandi carichi, sul valore della macchina. Discutevano fra loro gravemente. Dai loro discorsi comprendemmo quale fosse la principale ragione che li aveva indotti a rimanere a Kiakhta: essi aspettavano che il Governo russo o quello cinese costruissero la ferrovia della Mongolia, ferrovia logica e perciò inevitabile. Potrà tardare, ma verrà. Allora Kiakhta legata a Han-kow interamente per strada ferrata, senza interruzioni, avrebbe pompato tutto il thè cinese dai luoghi stessi della

produzione. Sulla tranquilla e paziente aspettativa della linea mongola, l'automobile veniva a gettare una febbre di nuove idee e di nuovi progetti. Ma per ora, se l'automobile dimostra di essere un rapido mezzo di comunicazione anche sul deserto, non è certo un pratico mezzo di trasporto. L'*Itala* non avrebbe potuto portare a Kiakhta più di 200 chili di thè, e con una spesa di 1.50 o 2 lire al chilo....

Percorrendo la ferrovia della Transbaikalia per attraversare i ponti ferroviari sui fiumi intransitabili.

Come il telegramma giunto al Principe a Pechino lo aveva annunziato, ricevemmo a Kiakhta una esatta lista dei nostri depositi di rifornimento, con i quantitativi di ciascuno, e le distanze in verste da un deposito all'altro. A capolista era Kiakhta. Ma a Kiakhta non era giunta nemmeno una goccia della nostra benzina. Il combustibile che avevamo ancora nei serbatoi sarebbe bastato forse a portarci al Baikal, ma non ne eravamo sicuri. La strada molto difficile da Urga aveva spesso obbligato il motore a degli sforzi intensi, moltiplicando il consumo della benzina; e se la strada futura fosse stata altrettanto cattiva, tutte le nostre riserve

sarebbero state esaurite prima di giungere al prossimo deposito. Il prossimo deposito! Lo avremmo poi trovato, fuori della carta? Non saremmo dovuti rimanere in panna chi sa dove, per delle settimane forse?

La fortuna ci aiutò. Uno dei più ricchi mercanti di Kiakhta aveva avuto anni or sono l'idea di farsi venire una vetturetta automobile, e con la vetturetta una grande quantità di benzina. La piccola automobile ebbe la buona ispirazione di rifiutarsi improvvisamente al lavoro, per un guasto che il fabbro del paese non ha saputo ancora diagnosticare, e la benzina era rimasta in fondo ad un magazzino, quasi aspettando l'incredibile occasione di un passaggio di automobili. Fu il signor Sinitzin, il quale come agente della Banca Russo-cinese avrebbe dovuto ricevere il nostro deposito, che ricordò la vetturetta dell'amico e ci scovò il prezioso combustibile, proprio quando avevamo inutilmente tempestato di telegrammi urgenti mezzo impero, e ci rassegnavamo a tentare la sorte. E così completammo le nostre provviste.

Alla sera del 24 seppi dall'ufficio telegrafico di Maimachen che la *Spyker* era giunta quel giorno ad Urga. Al 25 lo stesso ufficio m'informò che le *De Dion-Bouton* e la *Spyker* avevano lasciato Urga alla mattina all'alba. Nel pomeriggio cominciò a piovere.

— Ahi, i bogs del Commissario! — ci dicevamo sorridendo.

E pensavamo a quelle famose paludi, a quei pantani che ci minacciavano, e fra i quali la pioggia avrebbe distrutto presto ogni passaggio. Un po' di pioggia è utile perchè rafferma le sabbie: troppa le cambia in mota. E il cattivo tempo aveva l'aria di stabilirsi con una certa costanza. Si stabilì tanto che ci accompagnò per cinquemila chilometri. Cadeva quel giorno una di quelle pioggie fitte, eguali e noiose che fanno pensare all'inverno anche quando si ha caldo. Alla sera vennero a dirci che alcuni mongoli avevano visto dall'alto delle dune dei lumi sulla strada d'Urga, e si supponeva dovessero essere le altre automobili. La supposizione ci parve assurda. Esse avevano lasciato Urga alla mattina e non

potevano trovarsi la sera a Kiakhta. Infatti, sorprese forse dal cattivo tempo, impiegarono tre giorni a compire quel tragitto. Noi decidemmo di partire l'indomani. La signora Sinitzin era atterrita dall'audacia del nostro progetto.

— Poveretti! — ripeteva guardandoci con intensa pietà, e sospirando. — Con questa pioggia, ed una vettura tutta scoperta! Penserò io a darvi qualche cosa per riconfortarvi.

E alla mattina presto, quando ci alzammo, trovammo l'ottima signora in grandi faccende, circondata e coadiuvata dalle domestiche. La cucina era in pieno funzionamento.

— Qua, le bottiglie del vino! — gridava la signora Sinitzin curva sull'orlo d'un enorme cesto di vimini. Arrivava una serva colle braccia cariche di bottiglie, che sparivano nella cesta. — Svelti, i polli arrosto! — ed ecco sei polli seguire le bottiglie — È cotto l'agnello? Portate qua. — Un quarto d'agnello fumante prendeva posto nel cestone. E poi degli aranci, del pane fresco, ogni cosa debitamente incartata, impacchettata. — Dio mio! — esclamò la signora quando il carico sembrava completo — ho dimenticato la birra e il cognac! — E non tardarono delle altre bottiglie a penetrare nei vuoti rimasti.

— Per chi è questa roba? — domandò il Principe preoccupato.

— Per voi *Kniatz* Borghese!

— Ah ma è impossibile! Grazie, ma qui vi sono viveri per un reggimento! No, no. Ho già troppo peso sulla macchina. Col fango che troveremo! È impossibile signora.

Un dolore sincero e comico si dipinse sul volto della povera signora a questo rifiuto. Giunse le mani e ci guardò in silenzio. Poi timidamente, per paura di contrariarci troppo, osservò:

— Non prendete niente.... per un così gran viaggio? Almeno qualche cosa!

Per non darle dispiacere prendemmo due polli e due bottiglie di vino che la signora Sinitzin c' involse in un sacchetto scuotendo la testa con l'aria di dire fra sè: Moriranno di fame e di sete, poveretti!

Pioveva, pioveva sempre. Nel cortile l'automobile aspettava, pronta. Salutammo effusamente i nostri ospiti che in piedi, a capo scoperto, fuori della porta di casa ci auguravano buon viaggio, e partimmo. Le loro voci ci raggiunsero sulla strada, e volgendoci li vedemmo ancora agitare le mani in segno di addio. Noi pensammo con un senso di melanconia che molto probabilmente non avremmo mai più visto quegli amici disinteressati e buoni.

Kiakhta dormiva ancora nell'alba livida e fredda. Pochi minuti dopo traversavamo la vicina Troizkossawsk, col suo piccolo cimitero erboso disseminato di croci e di lapidi lavate dalla pioggia, col suo parco di betulle nel centro della città, le grandi caserme all'estremità dell'abitato, e le scuole grandiose — scuole private che dimostrano la ricchezza del paese — allineate con le casette di legno dipinte di bianco e di azzurro lungo la via principale sterrata e fangosa. Qualche imposta cominciava a schiudersi e delle faccie di donna scapigliata e assonnata si sporgevano a guardarci stupite. Un bottegaio mattiniero era intento ad aprire il suo negozio; sospese l'operazione, vedendoci arrivare, e s'incastrò nel vano della porta, quasi per nascondersi, tutto sorpreso e intimorito. I gendarmi, di fazione ai crocicchi, ci salutarono militarmente. Nel fiumicello dalle rive scoscese e folte d'erba che divide la città, nel quale d'inverno tutti i ragazzi di Troizkossawsk e di Kiakhta s'adunano a pattinare, alcuni cosacchi conducevano ad abbeverare i cavalli che scalpitavano impauriti dal nostro passaggio. Un plotone di soldati, di ritorno da qualche perlustrazione, rientrava alla caserma, gli uomini tutti chiusi nei loro grevi cappotti grigi, infangati fino alle ginocchia. Si fermarono, e scomposero i ranghi per osservarci meglio, provocando sulle loro teste un'agitazione di baionette. Appena fuori della città la strada, subitamente divenuta sentiero, ci conduceva per silenziosi ed oscuri boschi di abeti e di betulle, nei quali non udivamo che il fruscìo continuo e vasto della pioggia. Noi rabbrividivamo di freddo sotto gl'impermeabili zuppi, nelle cui pieghe scorreva l'acqua.

Era possibile che la Mongolia fosse tanto vicina? che Maimachen con la sua folla di cinesi del Jang-Tsze vestiti d'azzurro si trovasse a pochi chilometri da noi? I deserti ardenti, le praterie selvagge dove vivono liberamente cammelli e antilopi, ci pa-

L'automobile travolta dal crollo d'un ponte in Transbaikalia.

revano cose sognate. Il cambiamento era stato così repentino da essere violento; tutto era mutato; paesaggio, popolazione, clima. Ci sentivamo, come per incanto, trasportati fuori dall'Asia. Era la Russia — la stessa sulla Selenga come sul Dnieper, come sul Volga, come sulla Neva, la Russia eguale entro tutti i suoi con-

fini, che non è asiatica e non è europea, così diversa dalla Cina come lo è dalla Francia — era la Russia che ci afferrava. Alessandro II, mi pare, diceva che la Russia era la sesta parte del mondo; ed è vero. La meravigliosa uniformità di questo impero ne fa una cosa a sè.

Quel cambiamento ci estasiava. Ci trovammo improvvisamente in un mondo più simile al nostro. Usciti dai boschi vedemmo dei campi cinti da rozze staccionate fatte con giovani tronchi di pino: era la prima divisione della proprietà, il primo segno di possesso della terra che ritrovavamo dopo migliaia di chilometri. Fra i campi, delle isbe nere ed antiche. La pioggia rendeva tenui i colori lontani della campagna stendendovi una bruma sottile, e rinvigoriva i colori vicini; le piante lavate acquistano una non so quale vivacità. Anche questi effetti della pioggia ci piacevano, queste colorazioni intense, questi veli di vapore, perchè l'occhio nostro ne aveva perduto l'abitudine; e vi ritrovavamo delle espressioni di paese noto. Incontravamo delle *teleghe* condotte da *mujiks* dalla camiciola rossa e il berretto di pelo; alcuni avevano sui calzoni una larga banda gialla e portavano un berretto militare: erano cosacchi fuori servizio. Qualche tarantas ogni tanto, simile ad una barchetta di cuoio fra quattro ruote — una delle più solide ed incomode vetture del mondo nella quale si viaggia sdraiati su della paglia — passava al trotto di vecchie rozze frustate con larghi giri di braccio da cocchieri buriati. Ogni tanto un gruppo di rustiche casette presso alla strada, e sulla più grande di esse uno stemma con l'aquila bicipide: era una stazione di posta. Ecco la diligenza postale, bassa come una slitta, attaccato a *troika*, lanciata al galoppo sopra una salita. Viene da Ust-Kiakhta. I passeggieri incappottati, coi berretti di pelo calzati fino alle orecchia, si sporgono curiosamente ad osservarci.

La strada era stata terribilmente calunniata dai nostri amici di Kiakhta. Ce ne avevano detto tanto male, che quasi finivamo col trovarla eccellente. Essi erano stati d'accordo nel dichiararla peggiore della strada per Urga. In fondo ciò è naturale: non co-

noscevano la strada per Urga e conoscevano invece quella per Verkhne-Udinsk; si è sempre disposti a sparlare delle proprie conoscenze. Quel che s' ignora è migliore. Traversavamo pianure fangose, superavamo salite non sempre facili e scendevamo declivi non sempre comodi, ma niente bogs, e nessuno di quei precipizi così vividamente descrittici. Correvamo tranquillamente i nostri venti chilometri all'ora senza interruzioni. Alle sette eravamo ad Ust-Kiakhta, sulla Selenga. Poche isbe scurite dalle intemperie, una chiesuola, una grande strada piena di mota, e sulla strada un ufficiale di polizia, elegante, decorato, dalla tunica bianca immacolata, che ci aspettava. Intravvedevamo fra le case l'acqua del fiume.

— In che cosa posso rendermi utile? — domandò gentilmente l'ufficiale salutando mentre l'automobile si fermava vicino a lui.

— V'è pericolo di perdere la strada per Verkhne-Udinsk? — gli chiese il Principe.

— No — rispose l'ufficiale — se seguite la linea telegrafica. Ma a Novi-Selengisk, ad un settanta verste da qui, abbandonate il telegrafo e prendete il sentiero di sinistra per passare all'altra riva della Selenga; il telegrafo continua alla destra del fiume.

— Grazie. E v'è una buona barca per traghettare, credo?

— Si, ma ho paura che sia piccola per la vostra automobile.

— Vedremo!

— Quando contate d'essere a Verkhne-Udinsk?

— Questa sera.

— Questa sera? — domandò stupito — Ma sono duecento trenta o duecentoquaranta verste da Kiakhta! È meraviglioso!

— Se la strada fosse buona arriveremmo a mezzogiorno. A rivederci, e grazie.

— Non volete prendere un po' di thè?

— No, grazie.

— Buon viaggio!

Dopo un istante ci gridò:

— Volete una guida? un uomo a cavallo?

— No, no. Non occorre!

— Seguite il telegrafo!

E lo seguimmo attraverso una serie di viottoli erbosi, per una vasta pianura. E poi su per delle colline. Spesseggiavano i terreni coltivati, coperti di stoppie, ed i villaggi, rifugiati ai piedi delle alture boscose — agglomerazioni di casette di legno nere ed eguali, dominate dalla chiesa bianca dalle alte cuspidi aguzze e dal tetto verde. Vicino all'abitato i mulini a vento giravano lentamente la croce grigia delle loro ali. La pioggia era cessata.

I primi villaggi siberiani che si attraversano sembrano deliziosi. Hanno tutta la seduzione della quiete, tutto l'incanto della vita rustica; appaiono estremamente pittoreschi con le loro piccole case fatte di tronchi d'albero, contornate da recinti di legno, unite fra loro da tavolati, necessari per camminare all'aperto quando piove e la strada è fangosa. Noi, cittadini occidentali, amiamo tutto questo legno rudemente lavorato, tutte queste travi rozze tagliate a gran colpi d'ascia e divenute pareti domestiche, perchè sono alberi abbattuti che ci parlano vividamente della foresta, delle sue ombre, della sua vita. Il legno è per tutto in Siberia, sostituisce il ferro, sostituisce il muro, fornisce gli utensili domestici e spesso gli attrezzi del lavoro: si direbbe che, come esisterono le epoche della pietra e del bronzo, esista una civiltà del legno. È la civiltà slava. Tutto questo ci piace perchè è semplice, e perchè sembra risvegli in noi oscuri e lontani ricordi e desideri d'una vita primitiva e libera. Quelle case, dal tetto sporgente, colla porta protetta da una breve tettoia che avanza sulla strada quasi invitando ad entrare, con le finestre piccole, le cui imposte ed i cui sportelli dipinti di bianco risaltano gaiamente sull'oscurità della parete, quelle case hanno un'aria raccolta ed intima; mostrano dei fiori ai davanzali e delle cortine ai vetri; dànno l'idea d'un benessere chiuso che si difenda. Ma presto vi accorgete d'una cosa opprimente, ed è che il primo

villaggio è eguale al secondo, il secondo al terzo, il novantesimo al centesimo, e così via all'infinito. Le case sono d'un modello unico, le chiese sono identiche. Tutto è disposto allo stesso modo: una strada ampia, per scongiurare i pericoli della propagazione degl' incendi, e ai suoi fianchi le abitazioni; dietro alle abitazioni le stalle; all'ingresso del villaggio, in mezzo ad un prato, la chiesa. Nulla che faccia distinguere un villaggio dall'altro, fuori del nome.

L'automobile travolta dal crollo d'un pontiscello della Transbaikalia.
Quel che si vedeva della macchina sul livello della strada.

Ad ogni campanile che si scorge da lontano, la speranza dà l'illusione d'un cambiamento. La chiesa pare più grande di tutte quelle che si sono viste prima, il villaggio più bello, e si desidera arrivarvi presto, pieni di una curiosità ravvivata, spinti da un bisogno di vedere delle cose diverse. Ma il villaggio somiglia ai suoi vicini, ed anche ai suoi lontani, come un soldato somiglia all'altro. Presto l'uniformità produce la monotonia, e la monotonia la melanconia. E si pensa ai bianchi villaggi delle nostre campagne, ognuno dei quali ha una fisionomia sua, una espressione, una personalità, che gridano da lontano: Sono io!

Per alcune ore la strada ci ha discostati dalla Selenga conducendoci nella valle nuda del suo confluente il Tschiko, di cui seguimmo da lontano il corso, segnato da un infoltirsi di vegetazione lungo le rive. Non lontano dalla foce del Tschiko ritrovammo la Selenga, ampia, dalle acque bianche e lattiginose, fiancheggiata da un rigoglio di cespugli curvi sull'acqua. Sulla riva un piccolo gruppo d'isbe aveva l'aria di prepararsi al guado per raggiungere Novi-Selenginsk, della quale vedevamo la chiesa bianca levare il suo campanile al di sopra degli alberi, a poche verste da noi. Lì era il luogo d'imbarco. Sul fiume avanzava una piccola impalcatura fatta con tavole schiodate. Mettemmo piede a terra. La barca era dall'altra parte del fiume, ove aveva trasportato una telega che in quel momento si allontanava fra gli arbusti. Due vecchi dalla barba e le sopracciglia folte e arruffate, si avvicinarono, seguiti da alcune bambine scalze che ci guardavano timorose e fuggivano al nostro appressarsi. Uno dei vecchi ci chiese:

— Volete attraversare?

— Si. La barca può portarci?

— Quanto pesa il vostro carro?

— Centoventi *pud*.

— È molto. Ma vi porta; purchè il vostro carro entri nella barca.

E si mise a chiamare i battellieri a gran voce. La barca si mosse sospinta da due lunghi remi maneggiati ognuno da due vogatori, attraversò il fiume a diagonale, e accostò il fianco all'impalcatura. Era una chiatta senza parapetti, una specie di piattaforma galleggiante. Ne misurammo la larghezza col passo: l'automobile non vi sarebbe potuta entrare che di traverso. Come condurvela? A braccia o col motore? L'impalcatura avrebbe resistito al peso? Allora questi problemi ci apparivano molto gravi; eravamo alla nostra prima manovra navale.

Possedendo un occhio sicuro e una perfetta conoscenza della macchina, si poteva imbarcare a forza di motore. Ettore prese il

volante, fece retrocedere l'automobile e si preparò a far passare le ruote nei punti che il Principe gli aveva segnato sulle tavole — i punti di massima resistenza.

— Pronto? Avanti! — disse Borghese.

L'automobile partì, salì sull'impalcatura, che si scosse tutta. Le tavole si piegarono, e, passate le ruote, scattarono come molle. Le ruote anteriori s'inoltrarono nella chiatta. Ma in questo momento il grave peso della macchina sostenuto tutto da un solo bordo dell'imbarcazione, la fece inclinare improvvisamente fino all'acqua. L'automobile si trovò con le ruote anteriori più basse di mezzo metro di quelle posteriori, che erano ancora sull'imbarcatoio. Ettore frenò. Le corde che ormeggiavano la barca — delle sottili funicelle — scricchiolarono: se esse si fossero spezzate la chiatta si sarebbe scostata dalla riva facendo cadere l'automobile nel fiume. Furono subito raddoppiate e i battellieri le tennero tese. La macchina era in una tale posizione da non poter retrocedere. E andò risolutamente avanti, sterzando a destra per poter entrare di traverso sulla piattaforma. Anche le ruote posteriori si imbarcarono, e il battello ritornò orizzontale, un po' più basso sull'acqua ma in perfetto equilibrio. Al momento in cui l'automobile entrava tutta a bordo, i russi mandarono un grido di spavento. Vedendola avanzare di sbalzo avevano creduto che non potesse più trattenere il suo impeto e precipitasse dall'altra parte. Ma la macchina intelligente s'era fermata di colpo nella giusta posizione, come se fosse stata deposta lì dal lento ed esatto braccio di una gru. Nel seguito del viaggio gl'incidenti di questo genere non c'impressionarono più; ci abituammo ai pontili malfermi, alle vecchie barche sconnesse, alle audacie esatte dell'automobile.

I battellieri impugnarono i remi, e cominciarono energicamente a vogare; alle loro spalle il vecchio, con una corta pipa fra i denti, si appoggiò alla stanga del timone. Da una svolta del fiume vedemmo improvvisamente emergere un battello a vapore.

Ci sfuggì una esclamazione di sorpresa e di contentezza.

Guardavamo con un'ammirazione affettuosa quel piccolo e vecchio piroscafo, che risaliva la corrente, verso Ust-Kiakhta, ansimando affannosamente dall'alta ciminiera, spinto da una larga ruota poppiera a palette che lo faceva assomigliare ad un mulino ad acqua girovago. Esso era il primo vapore che rivedevamo. Salutavamo in lui un modesto pioniere della civiltà, una lontana avanguardia della grande forza che conquista i continenti, un amico al quale avremmo potuto chiedere soccorso. Esso ci rappresentava un ineffabile legame con quell'Occidente verso il quale correvamo. La sua sirena urlava per avvertirci di sgombrare il passo, e quella voce da officina echeggiò stranamente nella vallata selvaggia. Il vapore si allontanò faticosamente, e noi, cullati dalle ondate della sua scia, prendemmo terra.

Uno dei barcaioli c'indicò la strada: presso al fiume v'erano delle paludi. Ce ne liberammo facilmente. Attraversammo Novi-Selengisk, un villaggio un po' più grande degli altri, che ha una scuola, una farmacia, e qualche piccola bottega dalla vetrinuccia polverosa. Passammo quasi inavvertiti per la sua gran strada deserta invasa dall'erba, e soltanto dopo, quando stavamo per sboccare di nuovo nella campagna, si sparse la notizia da casa a casa; udimmo dietro di noi voci concitate chiamarsi e rispondersi, delle imposte schiudersi con violenza, e vedemmo della gente uscire di corsa dalle porte per fermarsi sulla via a guardarci sparire. Valicammo una serie di colline nude, di brulle ondulazioni ancora libere dal dominio umano, lasciando a levante il corso della Selenga. Una vasta distesa di acque tranquille ci apparve in una vallata: il lago Hussin. Non un villaggio sulle sue rive. Nessun battello lo ha mai solcato; esso dorme gli ultimi anni della sua solitudine. L'emigrazione slava lentamente lo avvicina.

Non incontravamo più che delle rare stazioni di posta, rifugiate fra una collina e l'altra quasi spaurite di trovarsi sole. Ma non tardammo a scendere in una valle invasa da un nuovo popolo. Per novanta verste, fino a Verkhne-Udinsk, noi traversammo un paese che nasce. Tutta la regione della bassa Selenga è verde

di coltivazioni recenti e di pascoli, piena di greggi e di mandrie, disseminata di villaggi, conquistata dal lavoro: sette anni or sono era soltanto abitata da qualche famiglia di buriati. È la ferrovia che ha compiuto il miracolo. La messa in valore della Siberia è cominciata.

Poche regioni della stessa Russia Europea hanno l'aspetto popoloso e ricco di quella remota valle della Transbaikalia che, non è molto, distava da Mosca un anno di viaggio. Ora ne è

Nella Transbaikalia. — Salvataggio dell'automobile travolta dal crollo di un ponte. L'*Itala* viene legata con lunghe funi agli alberi vicini.

lontana quindici giorni. In questa differenza sta il segreto della prodigiosa trasformazione. Le distanze scompaiono. Le immense terre vergini dell'Asia slava si sono ravvicinate al popolo, si sono offerte alle sue braccia. La ferrovia agisce come una grande seminatrice di energie; sulle fertilità getta il lavoro. Masse di contadini vanno laggiù a crearsi una nuova patria nella patria. Tutta la Siberia sorge alla vita. Dei territori quasi ignoti, che non erano altro che delle parole geografiche, diventeranno a poco a poco degl'imperi che si aggiungeranno all'Impero.

Passavamo attraverso a villaggi completamente nuovi, color legno fresco, che tramandavano l'odore di resina dei tronchi tagliati da poco alla foresta. Molti contadini, gli ultimi arrivati, erano ancora intenti a costruirsi la casa, e lavoravano alacremente per averla pronta ai primi freddi. Anche lontano dalla strada, qua e là per la valle, e sul fianco delle colline, in mezzo al verde, scorgevamo altri paeselli dai quali s'innalzava lo snello campanile bianco della piccola chiesa. Si lavorava sui campi. Incontravamo teleghe cariche di foraggi. Branchi di cavalli e di buoi pascolavano nell'interno stesso dei villaggi; noi portavamo in quelle mandrie uno scompiglio tumultuoso. Cavalli e buoi fuggivano scalpitando avanti all'automobile; i bambini, dei cui giuochi la strada era lieta, rientravano nelle case atterriti; le donne, il capo avvolto in fazzoletti rossi e i piedi nudi, si precipitavano a mettere in salvo le galline, le oche e i maiali, tutti quei loro tesori viventi, senza nemmeno spender tempo a guardare quale pericolo li minacciasse. Erano gridi, starnazzamenti, nitriti, abbaiamenti di cani, tutti i rumori d'un villaggio in allarme. Solo gli uomini rimanevano immobili e silenziosi; storditi dalla strana e fugace apparizione ristavano dal lavoro, e ci salutavano rispettosamente scoprendo la lunga chioma bionda, ed inchinandosi. Essi non comprendevano, e si facevano umili avanti a quell'ignota potenza. Chi è potente può nuocere: salutarlo è un dichiararsi alleato....

In certi momenti il paesaggio acquistava aspetti pittoreschi: ora dei piccoli stagni, solcati da battelli pescherecci, rompevano con le rive sinuose la distesa dei campi e mettevano sulla pianura luminose macchie di cielo; ora dei limpidi corsi d'acqua si internavano in quei meandri ombrati da salici grigi, per muovere le ruote dei solitari mulini. Su quella strada incontrammo ancora delle traccia dell'Asia, gli ultimi segni della sua ritirata avanti all'invasione bianca. Incontrammo degli obo, come nel deserto.

Non erano obo mongoli, ma buriati. La differenza è minima. Il buriato non è che un mongolo russificato a metà. Parla russo, veste da *mujik*, porta berretto e stivali mongoli, abita l'isba, crede

a Buddha, è devoto allo Zar, fuma in una pipa cinese, e beve la vodka: ecco il buriato. La differenza principale fra lui e il suo fratello della prateria è questa: che egli talvolta lavora la terra, e il mongolo mai. Il buriato ha realmente fatto il primo passo verso la civilizzazione: fermandosi. Il nomade sarà sempre barbaro. La civiltà non comincia che quando la tenda si trasforma in casa. E noi vedemmo fra tanti villaggi slavi, anche dei villaggi buriati. Sulle loro casette di legno sventolavano piccole bandiere bianche, forse quelle bandiere della preghiera che agitandosi abbandonano all'aria le preci scritte di cui sono coperte. Anche sugli obo erano infissi i sacri stendardi, e spesso un albero sorgeva in mezzo all'obo, con i rami adorni di nastri di carta che fremevano al vento. Ad una cinquantina di verste da Verkhne-Udinsk scorgemmo anche, lontano alla nostra destra, una Lamaseria: un gruppo di edifici dai tetti cinesi dipinti di verde come quelli delle chiese ortodosse. Verkhne-Udinsk è il centro, la capitale del disseminato popolo dei buriati, come Kazan è il centro del disseminato popolo tartaro. La vicinanza della città ci venne annunziata più che altro dall'incontro di numerosi buriati che tornavano dal mercato, a cavallo, riuniti a gruppi per potersi difendere all'occasione. Essi non ci salutarono.

Alle sei della sera, giunti all' alto d' una collina, la cerchia dell'orizzonte montuoso si aprì avanti a noi, e il nostro sguardo spaziò sull'ampia valle dell'Uda. Nelle profondità azzurre e velate della lontananza indovinavamo il corso dell'Uda, che viene dall'est per unirsi alla Selenga e morire insieme nel vicino Baikal. Ai piedi delle alture più remote, oscure di boschi folti, scorgemmo un biancheggiare confuso di edifici dal quale s'ergevano linee sottili di campanili e di cuspidi: era Verkhne-Udinsk, fondata alla confluenza dei due fiumi. La guardammo lungamente, prima di discendere al piano e perderla di vista, pensando all'importanza che essa assumeva per noi.

Verkhne-Udinsk non era soltanto una tappa: era la fine d'una grande fase del viaggio. Era un *point tournant*. Da Pechino non

avevamo fatto che salire al nord-ovest, e l'Europa è a ponente. Tutta la strada percorsa non ci aveva avvicinati che ben poco alla mèta. A Verkhne-Udinsk avremmo finalmente, ad un tratto, voltato la faccia all'occidente. Cominciava da lì la corsa diretta verso quei tramonti che ci mostravano la via del ritorno in un'apoteosi di luce.

La strada si faceva cattiva. Sobbalzavamo in buche profonde e guazzavamo nel fango. Traversavamo delle pozze, che dovevamo sondare prima con i piedi per assicurarci della solidità del fondo. Sapevamo di dover passare ancora la Selenga sopra un battello, e cercavamo la buona direzione per il traghetto fra un intreccio di sentieri solcati da profonde rotaie. La pianura era acquitrinosa, incolta, invasa da salici nani, da giuncaglie, da tutta la vegetazione delle paludi. Dei fiumicelli la percorrevano serpeggiando, e li passavamo su piccoli ponti di legno che avevano l'apparenza di essere stati fatti provvisoriamente molti anni fa, e poi dimenticati. Eravamo alle prese con tutte queste piccole difficoltà, quando ci giunse alle orecchia un fischio lungo, alto, sonoro, che riconoscemmo subito, e che ci fece volgere il viso illuminato di gioia dalla parte dove esso era venuto.

— Il treno! — esclamammo. — Il treno!

Distinguemmo la linea della ferrovia transiberiana, al di là della Selenga, con le casette rosse dei suoi guardiani, e i pali del telegrafo, tagliata alla base di colline coperte di pini. Fra gli alberi un pennacchio di vapore bianco fuggiva, disperdendosi su per la pineta, inseguito da un rombare alto, continuo, crescente. E il treno comparve, sbuffante, veloce. Il vincitore, il trionfatore, il conquistatore dell'Asia, passava. Correva verso Irkutsk, verso l'Europa. Esso ci univa all'Europa. Non so quale effetto avesse prodotto su noi il viaggio, la lunga sensazione della solitudine e della lontananza, il fatto è che la semplice e comune vista d'un treno ferroviario ci sembrò cosa nuova, piena di significato profondo ed ineffabile, e in un impeto d'entusiamo lo salutammo con un caloroso *evviva*.

L'imbarcazione che ci traghettò poco dopo dalla riva sinistra alla destra della Selenga, era ben diversa da quella che ci aveva trasportato al mattino. Era formata da una piattaforma vasta come una sala da ballo, sostenuta da due grandi chiatte da ponte; portava una decina di teleghe per volta, con i loro cavalli, ma avrebbe portato facilmente anche una locomotiva. Andava per la forza stessa della corrente. La trovammo occupata a traghettare i carri che tornavano dal mercato di Verkhne-Udinsk, e che si am-

Salvataggio dell'automobile travolta dal crollo di un ponte.

massavano alla riva destra aspettando con pazienza il loro turno. Fu un giuoco per la nostra macchina imbarcarsi, sbarcare, superare di corsa la ripida scarpata del fiume, e arrivare poco dopo alla città, che scende fra l'Uda e la Selenga, tutta bianca, vivace, pittoresca, con quel profilo orientale che hanno quasi tutte le città russe per l'abbondanza di cupole nelle loro chiese e di campanili acuminati arieggianti i minareti.

Attraversammo l'arco di trionfo, e penetrati nella via principale ci mettemmo alla ricerca del nostro deposito di benzina. L'arco di trionfo non manca in nessuna di quelle città siberiane

che sono sull'antica strada del Pacifico. Naturalmente, come le case, le caserme, le chiese, anche l'arco di trionfo è sempre di legno, per quanto talvolta simuli ingenuamente d'esser di marmo o di pietra. Tutti questi archi furono eretti in occasione del passaggio dell'attuale Imperatore Nicola II (allora era Zarevich) di ritorno da Wladivostok ove aveva inaugurato i lavori della ferrovia transiberiana. Egli è forse l'unico Imperatore di Russia che abbia attraversato tutto il suo Impero. L'avvenimento meritava bene di essere ricordato con archi di trionfo — siano pure vegetali.

Non trovammo nessuna traccia del nostro deposito. Ma il principale droghiere consentì a venderci tutta la sua benzina — una cinquantina di litri — che rappresentava presso a poco quella dell'intero paese e territori circostanti. Laggiù la benzina si adopera diffusamente ma a gocce, perchè non è uscita ancora dal primo periodo della sua esistenza sociale: quello dello smacchiamento.

Verkhne-Udinsk è una città di soldati, il gran centro militare della Transbaikalia. Laggiù vedemmo le nuove uniformi di guerra dell'esercito russo, ideate purtroppo a guerra finita, quando la visibilità delle monture aveva già fatto strage di soldati ed era stata una non piccola causa dei rovesci in Manciuria. Ma adesso, su tutte le frontiere vigila il cosacco in *khaki;* è una grande tradizione che tramonta. Nella sera squillavano dei segnali di tromba dalle caserme bianche dell'alta città; delle pattuglie passavano per le vie con il fucile in spalla; un tintinnare di sciabole e di speroni risuonava sui marciapiedi di legno; numerose sentinelle si mettevano in fazione alle soglie degli edifici pubblici e delle banche. Persino il telegrafo era occupato militarmente: soldati alla porta, soldati con fucile e baionetta inastata nella piccola sala del pubblico, negli uffici, avanti la cassaforte. Mi pareva di scrivere i miei dispacci nell'anticamera di qualche prigione.

Alloggiammo nella migliore *Gostinitza,* un vecchio albergo di legno pieno di enormi stufe e di letti senza lenzuola, traman-

dante un greve odore di umanità rinchiusa come se vi fosse rimasto l'alito di tutti quelli che vi avevano abitato. Da Hsin-wa-fu non avevamo più dormito in un albergo. Dormire è veramente una espressione esagerata, perchè pareva che un'armata di animaletti si fosse perfettamente abituata alla polvere insetticida; quegl'insetti avevano acquistato la virtù di Mitridate. L'automobile riposò nel piccolo cortile, circondato da *hangars* cadenti e ingombro di barili vuoti, di carri, di casse e di galline.

Alle tre del mattino eravamo in piedi e sorbivamo silenziosamente un bicchiere di thè. Il giorno era già chiaro. Ci trovavamo alle altitudini della notte bianca.

Pioveva.

CAPITOLO XII.

SULLE RIVE DEL BAIKAL

Lungo la Selenga — Una salita ribelle — Nel fango — La via abbandonata — La Bolshaja Rieka — Missowaja — Un tentativo inutile — Nell'attesa d'una risposta — Un'autorizzazione straordinaria.

Alle quattro del mattino del 27 Giugno eravamo nuovamente sul grande battello della Selenga per ritornare alla sinistra del fiume — lungo la quale serpeggia la strada che conduce al Baikal. Questa volta trovammo che l'imbarcazione era intenta a traghettare verso Verkhne-Udinsk una folla di carri che veniva dalla campagna. Era la scena della sera precedente, rovesciata. Da mezzo al fiume gridammo ai *mujiks* e ai buriati di tenere ben fermi i loro cavalli. Avevamo già constatato la decisa e irreconciliabile antipatia del cavallo siberiano per l'automobile. L'incontro d'un leone non avrebbe provocato nei mansueti cavalli dei contadini un maggiore orrore ed un maggiore terrore. Le povere bestie attaccate cercavano disperatamente di sfuggire alla telega; arretravano squassando la testa, si sollevavano sulle zampe posteriori nitrendo di paura, si gettavano da un lato con moto violento, si rivolgevano, e finivano quasi invariabilmente a trovarsi, sbuffanti e tremanti, col muso verso la telega, nella condizione meno favorevole alla fuga. Tutto questo senza che i contadini meravigliati muovessero un dito per impedirlo. Essi non avevano

occhi che per noi; ci guardavano a bocca aperta, spesso salutavano, e lasciavano che il cavallo facesse il comodo suo. Perciò li avvertivamo da lontano: Tenete i cavalli! Attenti ai cavalli!

Faceva un freddo quasi invernale. I *mujiks* e i buriati avevano indossato i loro *armiak* di pelliccia ed infilato i guantoni. Nell'aria umida l'alito dei cavalli fumava. Ripassammo i ponticelli della vigilia, poi volgemmo a ponente. Non incontravamo più nessuno. Il fango era viscido, e, per quanto procedessimo adagio, ad ogni istante l'automobile scivolava lateralmente con le ruote posteriori, si metteva di fianco, insensibile all'azione dello sterzo, e camminava così, tutta di traverso come un cavallo che caracolli. Quando potevamo spingevamo la macchina sull'erba dei prati, dove le ruote facevano un po' più di presa, aprendoci il passaggio nelle brughiere. Dopo un'ora fummo sul punto di tornarcene indietro. Ci trovammo di fronte ad una breve salita, che in altro momento avremmo superato senza accorgercene, e che invece si mostrava indomabile.

Contro questo genere di ostacoli diventavamo furiosi. Avremmo preferito un fiume, una montagna, un precipizio, qualunque altra difficoltà rispettabile. Ma no; erano cento passi di strada dall'apparenza la più innocente. La ricopriva però quella fanghiglia scivolosa sulla quale il passo stesso è malfermo e il piede striscia con una irresistibile tendenza ad andare più indietro che avanti. Le ruote facevano come il piede. Giravano a vuoto. L'automobile marcava il passo.

— Prendiamo un po' di rincorsa! — ci dicevamo.

E tornavamo indietro. Con uno slancio la macchina si gettava all'assalto, ma al principio della salita si fermava, retrocedeva pattinando a freni stretti, si girava, scartava, e alle volte faceva un voltafaccia completo, da bestia paurosa. Provavamo lentamente, il Principe ed io spingendo dietro ed Ettore conducendo. Avevamo trovato dei pezzi di legno che mettevamo come zeppe alle ruote, e cercavamo d'andare avanti centimetro a centimetro; ma ad un certo punto, invariabilmente, l'automobile ridiscendeva trascinando

noi e le zeppe. Cento volte avremo ricominciato, ora a zig-zag, ora in linea retta. Il motore strepitava, mandava in fumo tesori di benzina, si riscaldava, pareva irritato anche lui. Non v'era più un palmo di strada, ai piedi della salita, che non fosse stata solcata dalle ruote ; pareva arata.

— E pensare — esclamavamo guardando il cielo in cerca d'un indizio di sereno — pensare che mezz'ora di sole renderebbe questa strada eccellente!

Il sole pareva impermalito da tutto il male che avevamo detto di lui nel deserto. Pioveva sempre. Ci venne un'idea: quella di mettere attraverso la strada delle fronde d'albero. Ed eccoci intenti alla potatura di giovani pini, a trasportare frasche bagnate, a disporle. L'automobile prese la rincorsa, arrivò sui rami, con due turbinosi giri di ruote li gettò dietro come fa della terra il cane che scava, si fermò soddisfatto dopo aver distrutto il nostro lavoro, e tornò indietro a strattoni, brontolando. Avevamo esaurito tutte le nostre risorse. Che fare? Ritornare a Verkhne-Udinsk in attesa del tempo buono? Accamparci sul posto? Andare in cerca di *mujiks* per farci aiutare? Discutevamo tutti questi progetti, quando Borghese ne propose un altro: studiare se v'era il modo di fare a meno della strada passando da un'altra parte.

Ora, a sinistra del sentiero v'era un boschetto folto, una impenetrabile barriera di piante; a destra, più in alto della strada, v'era uno stretto prato; e al di là del prato un precipizio in fondo al quale scorreva la Selenga. Si poteva entrare nel prato al piede della salita, e uscirne alla cima. Il prato declinava dalla parte del precipizio. Ettore vi condusse la macchina, velocemente. Vicino alla sommità la vedemmo rallentare, poi volgere improvvisamente a destra, verso il vuoto....

— A sinistra! a sinistra! — urlò il Principe concitato.

Ma l'automobile con un rapido movimento s'era di nuovo gettata a sinistra e scendeva sulla strada. Aveva fatto quella manovra pericolosa per riprendere forza profittando del declinare del prato verso il ciglione. Demmo un gran sospiro di sollievo, guar-

dammo dall'alto in basso la salita vinta, le mostrammo i pugni con sincera indignazione, e continuammo il viaggio sulla riva della Selenga, ora dominando il fiume — che si fa più veloce verso la sua fine quasi per affrettarsi alla perenne immobilità del lago — ed ora camminando fianco a fianco con le sue acque bianche rumoreggianti. La valle è sempre più ristretta ; la Selenga s'incassa fra colline coperte di folti boschi di pini e di betulle. La ferrovia, che passava sulla riva destra, è venuta a raggiungerci attraverso un maestoso ponte di ferro, e da quel momento l'abbiamo avuta vicina.

Serpeggiavamo intorno a lei. Le passavamo sotto, per dei cavalcavia inondati, la traversavamo a livello, la lasciavamo per ritrovarla poco dopo. Credevamo di esserle chi sa quanto lontani, quando fra gli alberi ci riapparivano i suoi dischi, i suoi segnali, i tetti rossi delle cantoniere. Ci teneva compagnia. Vedevamo da lontano le piccole stazioni solitarie dominate dall'alto serbatoio dell'acqua rivestito di legno e traversato dal camino d'un calorifero, che all'inverno difende l'acqua dal freddo e la mantiene liquida. Ogni tanto trovavamo la strada barrata da un cancello; entravamo nel territorio di qualche villaggio, sulla possessione collettiva di un comune o di una *stanitza* cosacca. Ad ogni cancello v'era un guardiano, un vecchio rannicchiato in una vicina capannuccia di legno, spesso ricoperta di terra per renderla più calda ; ma il guardiano non era abituato certo alle rapidità dell'automobile, e spesso usciva fuori dalla sua cuccia quando avevamo aperto e richiuso da noi stessi il rozzo cancello di legno e ci allontanavamo velocemente. E rimaneva sbalordito, immobile, a guardarci.

Qualcuno di loro si faceva sulla fronte il segno della croce. Uno di questi uomini, accorso al suono della tromba e alle nostre chiamate, si fermò interdetto.

— Apri, se ti piace ! — gli dicemmo fermando l'automobile.

Egli si stropicciò vivamente gli occhi, ci guardò sbalordito, ricominciò a stropicciarsi gli occhi. Credeva di sognare. In verità,

le nostre grosse pellicce dal pelo in fuori e il fango che ci copriva non ci facevano più rassomigliare troppo a degli uomini, e quell'enorme carro che rombava e correva solo non pareva precisamente fatto per rassicurare un *mujik* sulla nostra essenza umana.

— Per favore, apri!

Il vecchio, come parlando a se stesso, esclamò:

— Che è? Che è?

In Siberia. — Il nostro pubblico.

La risposta che si fece non fu molto favorevole a noi, poichè ad un tratto egli arretrò, e rapido come una lepre inseguita si rifugiò nella sua capanna e non si mostrò più. Questi episodi ci divertivano.

Un altro guardiano rammento, il cui contegno ci fece ridere per un istante; solo per un istante. Era un giovane quello, dalla piccola barba bionda. Egli accorse ad aprire con un gesto frettoloso ma incerto, tentennante. Udendo il frastuono del motore che si avvicinava schiuse la barriera impetuosamente, quasi per il terrore di non fare in tempo, e si gettò lui stesso di fianco,

in un balzo disperato, appoggiandosi, serrandosi con le braccia spalancate al cancello aperto, per lasciare tutto lo spazio libero al mostro ignoto e minaccioso. Quando guardammo in faccia quell'uomo vedemmo che era cieco. I suoi occhi bianchi ed opachi si spalancavano verso di noi per una istintiva angosciosa ricerca; sulla sua faccia emaciata era lo spavento. Egli aveva sentito che qualche cosa di veloce, di potente, di misterioso, passava vicino a lui, lo sfiorava nella grande e atroce notte senz'alba. Provammo un senso di rimorso per quella tragica paura.

I villaggi avevano un'aria di benessere. Le isbe erano quasi tutte nuove e grandi. E non ci mancava mai la consueta avanguardia di mandrie galoppanti che ci lanciavano fango con gli zoccoli nell'impeto della corsa. Ma avevamo preso confidenza col fango. Le ruote ne raccoglievano a pezzi che ci gettavano addosso. Per aria era un tempestare di mota. Noi e l'automobile ne eravamo interamente coperti; avevamo smesso ogni tentativo di pulirci il viso; ci rassegnavamo ad essere mascherati da una incrostazione di terra. Sembravamo delle statue di creta appena sbozzate: le nostre statue. Sotto quella truccatura la nostra aria grave ed annoiata aveva qualche cosa di comico, che però in quel momento eravamo poco disposti ad apprezzare ed a gustare. Ci dicevamo guardandoci: Siamo buffi! — con lo stesso tono serio col quale dicevamo: Fa freddo!

E faceva freddo veramente. Soffiava un vento che ci gelava. Io sedevo nel posto del predellino e raccoglievo tanto fango sulle gambe e sui piedi da averli trasformati in cose enormi e informi che mi pesavano molto quando dovevo scendere per aprire i cancelli. Sotto a quella scorza di terra bagnata mi sentivo rabbrividire. Mi ripetevo, per consolarmi, che eravamo in estate. Fortunatamente nelle prime ore del pomeriggio la pioggia smise di cadere, un vento di levante squarciò le nubi, apparve ad intervalli un po' di azzurro e un po' di sole, subito caldo, il fango si rassodò e provammo un senso di benessere come se nel tepore dell'aria bevessimo un cordiale. Ci trovammo lontani da ogni vil-

laggio, in mezzo a boschi sconfinati, per una pittoresca strada coperta d'erbe.

Dopo la costruzione della ferrovia, quelle parti dell'antica strada siberiana che attraversano regioni disabitate, e che non servono al piccolo traffico tra villaggio e villaggio, sono state abbandonate. La natura le riconquista a poco a poco. I boschi tornano ad invadere quello spazio che era stato loro rubato dagli uomini, avanzano dai bordi nuove piante, sporgono il verde giovane degli ultimi germogli, declinano sull'antica strada i rami che furono piegati o schiantati dal peso della neve, gettano su di essa i tronchi morti, spezzano le staccionate marcite, abbattono i vecchi limiti, irrompono da ogni parte. Dovevamo ogni tanto abbassare il capo per evitare i rami. L'erba era stata la prima a riprendere possesso. Quella strada si sta rimarginando come un'immensa ferita fatta alla terra. Guarisce sotto una coltre fiorita. Eravamo in mezzo ai fiori: ciuffi di anemoni, di botton d'oro, di ranuncoli, di primole, di fior di fragola, tutta una festa di colori e di profumi che usciva fuori dall'ombra degli alberi. La primavera siberiana ha una violenza rigogliosa, quasi per compensarsi d'essere stata ritardata dai ghiacci. Noi gustavamo quel trionfo silenzioso delle piante, soggiacevamo al selvaggio incanto di quei luoghi ove non era traccia di lavoro umano che non fosse antica. In qualche punto dei corsi d'acqua creati dal disgelo avevano attraversato la strada, devastandola, scavandola, trascinandovi sassi e rami caduti, fuggendo il vecchio letto preparato dagli uomini, sottraendosi alla tirannia dei fossati e dei ponticelli. E i ponti scalzati, malfermi, tremavano sotto all'automobile, scricchiolavano. Non avevamo ancora imparato a temerli.

Nel mezzo alla foresta riavvicinammo la ferrovia che avevamo lasciato da alcune ore. Fra gli alberi intravvedemmo una vallata, udimmo uno scrosciare di acque, e in cima ad una breve salita ci si presentò un ponte. In quell'istante ci sentimmo chiamare:

— Fermatevi, uomini, fermatevi!

Un guardiano della ferrovia ci faceva dei segni. Quando ci vide fermi gridò:

— Il ponte non c'è più! Il ponte è crollato!

Scendemmo. Era vero. Dal basso non avevamo potuto scorgere che del ponte solo la testata era rimasta. Un largo fiume impetuoso scorreva nel fondo.

— Come si passa? — chiedemmo al guardiano.

— V'è un guado, a valle. Prendete a destra, seguite il viottolo nella foresta, troverete qualcuno. C'è una *stanitza* vicino.

— Quanto è profonda l'acqua?

— Non lo so. Stamani sono passati dei carri.

— Che nome ha questo fiume?

— Bolshaja Rieka! — (Il fiume grande).

Seguimmo il viottolo, guadammo facilmente un fiumicello limpido, c'internammo per folti pittoreschi ingombri di piante rovesciate, e sboccammo sul letto sassoso della Bolshaja. Cercammo inutilmente il guado: il fiume era rapidissimo e profondo. Quando le nevi si sciolgono la Bolshaja Rieka deve essere spaventosa. Larghissima, vorticosa, essa strappa alla montagna alberi e macigni, e li trasporta, li rotola, li spezza. Tutto il suo letto era pieno di tronchi giganteschi, di ceppi, di rami, trascinativi dal furore delle acque, un'intera foresta morta e buttata là con un grandioso disordine di sconfitta. Dall'altra parte del fiume vedevamo i tetti di alcune isbe. Un giovane *mujik*, dal berretto con la banda gialla da cosacco, guidando una telega, emerse dal bosco, dalla nostra parte. Si fermò a guardarci, salutando.

— Dove è il guado? — gli chiedemmo.

— Ora lo passo. Venite con me.

Ci fece risalire la riva per un mezzo chilometro, rientrando per un tratto nel bosco. Poi ritornammo verso la corrente e ci disse:

— È qui. Guardate bene dove passo io. Bisogna scendere nella corrente di traverso, fino a quel punto. Non deviate mai....

Ci dava queste spiegazioni amichevolmente, con quell'aria

buona che hanno i contadini russi, guardandoci con gli occhi azzurri e chiari.

— Il fondo come è? — gli domandò Borghese.

— Di pietre, come qui.

— L'acqua fino dove arriva?

— È alta quanto le ruote della telega.

Pensammo all'Iro.

— Si trovano dei buoi?

All'uscita di Irkutsk.

Egli scosse la testa:

— No, non ve ne sono.

— E dei cavalli?

— Si. Tutti hanno il cavallo.

— Puoi procurarci sei cavalli? Paghiamo un rublo per cavallo, e un rublo di più a te.

— Bene. Aspettatemi qui.

Attraversò il fiume, scomparve. Passò un'ora. Cominciavamo ad essere impazienti, allorchè vedemmo arrivare al trotto un gruppo d'uomini a cavallo, sull'altra riva. Erano i nostri uomini. Gua-

darono, e quando furono vicini ci salutarono gravemente togliendosi i berretti. Erano bei tipi vigorosi dalla faccia mistica; fisionomie da santi biondi su corpi da atleta. Come tutti i *mujiks*, portavano i capelli lunghi fino al collo; il popolo russo perpetua l'acconciatura degli antichi guerrieri, con i capelli tagliati netti sotto alla nuca come se più lunghi potessero imbarazzare ancora la cervelliera e la lorica.

Trasportarono prima il bagaglio, caricandone le groppe nude dei cavalli; pareva una scena di saccheggio. Intanto Ettore, per non togliere il magnete, vi creava intorno una protezione impermeabile di stracci ricoperti di grasso. I sei cavalli poi furono attaccati all'automobile, con quelle lunghe corde che ci avevano così bene servito in tante occasioni, gli uomini balzarono in groppa alle cavalcature, uno di essi si mise a cavalcioni sul cofano del motore. Ettore prese il volante. La macchina sobbalzando ed oscillando s'immerse nella Bolshaja Rieka, fra gridi, scocchi di *nagaika*, nitriti, in mezzo ad una corona di spume e di spruzzi, assalita di fianco rabbiosamente dall'acqua con un gorgogliante rimescolìo d'onde. All'altra riva rimettemmo rapidamente l'automobile in ordine di marcia. Quel ponte caduto ci aveva fatto perdere tre ore. Volevamo giungere prima di sera a Missowaja, sulla sponda orientale del Baikal, a 160 chilometri da Verkhne-Udinsk. I *mujiks* c'indicarono la strada. Rientrammo fra i boschi.

Vi è una sola regione in Europa che ricordi quel paesaggio: la Scozia. Le stesse colline silvestri, le stesse piante, un eguale aspetto pittoresco e selvaggio, e nelle lontananze quella bruma nordica che spegne dolcemente i colori in un velo di melanconia. Verso le cinque, dopo tredici ore di viaggio, finalmente, fra le aguzze e nere cime degli abeti vedemmo scintillare l'azzurra distesa del Baikal. Pareva più luminosa del cielo rischiarato.

In quel folgore di serenità potevamo a stento scorgere le montagne della riva opposta, lontane cinquanta chilometri. Al nord e al sud l'orizzonte d'acqua era illuminato. Il lago Baikal i russi lo chiamano " mare „. In verità esso è un lago per la larghezza

ed è un mare per la lunghezza. Il Mare d'Azof è più piccolo di un terzo. Il nome di mare gli venne per tradizione. Per due secoli fu creduto uno strano mare d'acqua dolce, e per due secoli la conquista russa si fermò alla sua sponda. Poi il desiderio dell'altro mare, quello salato, la spinse avanti e la portò al Pacifico.

La strada ondulando costeggiava il lago; ci conduceva a momenti così vicino alla riva da farci udire il fruscìo ritmico dell'onda sulla sabbia. Ad un tratto la foresta cessò. Non era stata tagliata: era bruciata. Sulle colline spogliate rimanevano dei tronchi carbonizzati, cadaveri d'alberi eretti in mezzo ad un funereo squallore. Il fuoco è il grande nemico delle foreste siberiane; nasce non si sa come, il vento lo propaga, e il vento lo respinge. Noi pensavamo al meraviglioso e terribile spettacolo di quell'incendio in riva al lago, a quella risplendente devastazione che divorava sei verste di boschi, e che doveva scorgersi alla notte, specchiata dalle acque e riflessa dal cielo, simile ad un'aurora boreale, fin dalle rive dell'Angara. Un'ora dopo entravamo a Missowaja.

Missowaja è poco più di un villaggio: un allineamento di casette di legno su strade larghissime sassose e fangose come letti di torrenti, dei marciapiedi di tavole, una piazza piena d'erba, una chiesa bianca dal tetto verde, una caserma. Ma questo villaggio assonnato e quasi abbandonato ha avuto un periodo di attività e d'importanza. Quando la ferrovia non era stata prolungata intorno alla riva sud del lago, Missowaja era il porto orientale dei grossi vapori che traversavano il Baikal. Io la ricordo sette anni or sono, piena di soldati e d'impiegati, con i suoi uffici doganali in gran movimento ad ogni arrivo di battello o di treno, la stazione ingombra di merci, di vagoni, di viaggiatori, il porto solcato da barche, da rimorchiatori, da giganteschi *ferry-boats* che contenevano quattro convogli nel loro ventre capace. E alla notte si accendevano i lumi rossi e bianchi dei suoi fari e del semaforo, il piccolo albergo vicino alla stazione si gremiva di gente che aspettava a mensa le partenze della notte. Ora non

si riconosce più. Il molo, che è una delle più grandi dighe di legno che abbia mai veduto, cade in rovina, i fari sono sempre spenti, le navi non approdano più, il lago tutto intorno è deserto, i binari del porto si perdono nell'erba, nessuno più discende dai treni che passano, tutto decade, si arrugginisce, si distrugge, e pochi abitanti sono rimasti non si sa perchè.

A Kiakhta il nostro amico Sinitzin ci aveva dato una presentazione per lo *Starosta* — sarebbe come dire il sindaco — di Missowaja, suo corrispondente di affari, l'agente che organizzava il transito del thè attraverso il Baikal, transito che si compiva unicamente nell'inverno, con le slitte, sul lago gelato. Cercammo dunque dello Starosta, che ci accolse ospitalmente nella sua casa fatta di travi — un' isba un po' più grande delle altre. Egli ci aspettava; aveva qualche cosa per noi, qualche cosa estremamente preziosa che era giunta da Irkutsk al nome di Borghese: della benzina, dell'olio e del grasso. Erano i viveri dell'automobile, ridotta quasi alla fame.

Il *Pristaf*, il capo della polizia, un uomo dalla pancia e dalla barba esuberanti, solenne nella sua uniforme venne a trovarci: osservò i nostri passaporti, ci fece sostenere un minuzioso interrogatorio diretto a conoscere le misteriose ragioni per le quali non viaggiavamo in treno come tutte le persone per bene, si versò un bicchiere del nostro thè, e rimase ad osservarci in silenzio. Venne il luogotenente dei gendarmi; c'interrogò cortesemente, si prese un bicchiere di thè, e ci tenne compagnia. Arrivò dopo di lui il direttore dei telegrafi, e poi dell'altra gente, in uniforme e senza; la camera si riempì; divenimmo il centro d' una piccola assemblea che aveva l'aria di voler sedere in permanenza.

La verità era che a Missowaja il nostro modo di locomozione era sembrato piuttosto rivoluzionario alle autorità. Al momento dell'arrivo, avanti alla casa dello Starosta, s'era adunata un po' di folla intorno a noi, dei gendarmi erano accorsi, e li udimmo comandare a due o tre persone, dopo averle chiamate per nome: " Voi, andate immediatamente a casa! „ — Le persone

Caratteristico incontro dell'automobile con una carovana di carri a bue sui confini della Mongolia.

così interpellate si erano allontanate a capo chino. Si trattava evidentemente di esiliati politici con i quali i gendarmi temevano noi potessimo avere dei rapporti. Ma possedevamo un documento magico: la lettera del Direttore generale della Polizia dell' Impero. Essa produsse un effetto enorme. Tutti i sospetti si dissiparono per incanto, e conquistammo di colpo la più grande e immeritata considerazione delle autorità. Noi ne profittammo per domandare informazioni sulla strada che gira intorno al Baikal diretta a Irkutsk.

Ci sorrideva il progetto di raggiungere Irkutsk per quella via.

Nel programma della Pechino-Parigi si prevedeva la traversata del Baikal in battello. Era giusto: si passano così i fiumi, e il Baikal ha più l'aspetto d'un enorme corso d'acqua barrante la strada, che di un lago. Ma poichè esisteva una via sulla riva, noi volevamo tentarla. Le informazioni però erano pessime. Già a Verkhne-Udinsk ci avevano detto che i ponti sui fiumi principali erano crollati e gli altri stavano per crollare. A Missowaja ci ripeterono la stessa cosa. Ma tutti parlavano per " sentito dire „ ; nessuno aveva visto quella strada da dieci anni. Non volevamo abbandonare l'impresa senza averla tentata. Bisogna confessare che le traversate dell'Iro e della Bolshaja-Rieka ci avevano conferito una fiducia ed una confidenza eccessive in fatto di fiumi. Non credevamo che i piccoli corsi d'acqua al sud del Baikal fossero così importanti da non essere guadabili in qualche punto accessibile del loro corso. Decidemmo dunque di partire l'indomani per questa esplorazione idrografica. La macchina era in eccellenti condizioni — dalla partenza da Pechino non avevamo avuto bisogno che di cambiare una sola pneumatica alla ruota posteriore sinistra —, avevamo combustibile e lubrificante per mille chilometri, viveri per tre giorni; potevamo arrischiarci dunque anche in regioni completamente disabitate.

Dormimmo in terra, perchè lo Starosta se aveva una camera non aveva dei letti (il letto è un lusso in Siberia, dove nell'inverno si dorme sulla stufa calda e nell'estate sul pavimento)

ed alla mattina dopo, 28 Giugno, dato un cordiale addio all'ospite partimmo.

Dovevamo ritornare anche troppo presto.

La mattinata era limpida e fredda: una bella mattinata del nostro febbraio. Il lago calmo, senza un'onda, senza un' increspatura, aveva una diafanità d'aria; ci pareva di respirarlo. Soltanto il Baikal ha nei giorni puri certe apparenze di eterea leggerezza, certe serenità pallide da cielo rovesciato, che alla vastità immensa aggiungono l'impressione d'una profondità infinita e luminosa. La riva coperta di boschi spingeva sull'acqua penisolette folte di vegetazione, scapigliate e verdi, e l'acqua le rifletteva, le faceva sembrare doppie e sospese. Stormi di grandi uccelli bianchi, simili ai gabbiani marini, roteavano sul lago, e ne rivelavano la superficie sfiorandola. La nostra ammirazione fu breve. La strada volle tutta la nostra attenzione, e dimenticammo presto l'incanto del paesaggio.

La strada non era soltanto abbandonata: era anche devastata. Valicavamo ripide colline che la furia delle acque durante il disgelo aveva tormentato, corroso, bucato. Salivamo e scendevamo dei veri gradini. Superavamo certi passi scoscesi facendo prendere alla macchina una veloce rincorsa. La macchina sbuffava, fremeva, balzava nelle asperità del suolo, si sollevava al primo urto delle ruote sulla salita come impennandosi. E talvolta, giunta quasi alla cima si fermava impotente, e doveva dare indietro per prendere un nuovo slancio più lungo e di maggior lena.

Altrove la strada era coperta d'erbe, assalita da boscaglie selvagge, ingombra d'alberi caduti, di rami secchi trascinati lì da qualche inondazione. In alcuni punti, dove si bordeggia la riva, le tempeste del Baikal hanno abbattuto le palizzate, hanno morso la terra, facendo franare parte della strada. Procedevamo cautamente sullo stretto ciglione, vedendo sotto di noi la calma trasparenza del lago.

Le antiche stazioni di posta erano disabitate, mezzo demo-

lite, con i tetti caduti o cadenti, le imposte sfondate, le camere invase dall'erba. Parevano dimenticate dopo una guerra ed un saccheggio. Una devastazione indicibile ha percorso la vecchia strada maestra siberiana. Essa sta scomparendo dopo aver portato fino all'Oceano Pacifico la potenza russa. È già morta, ed ora si dissolve. Noi non vedevamo più che una apparenza di questa gran via della conquista. Comminavamo nel letto disseccato d'un fiume d'umanità e d'un fiume di ricchezza. Quella strada ha visto passare l'armata di Murawieff-Amursky che diede alla Russia nell'Oriente la più bella rivincita di Crimea, ha visto passare la deportazione e l'emigrazione, tutto il dolore e tutta l'audacia che hanno creato in cinquant'anni un popolo fra il lago e il mare, ha visto passare milioni d'oro dalle miniere di Blagowieshchensk e milioni d'argento dalle miniere di Nertshinsk sui convogli scortati dai cosacchi a cavallo. Su questa arteria che ha dato la vita ad un mondo, noi dovevamo prepararci ogni tanto il passaggio con gli attrezzi.

I parapetti dei ponti erano caduti; nessuno li aveva divelti, poichè stavano lì, rovesciati dal peso della neve o dalla violenza del vento. I ponti stessi si sarebbe detto che resistessero soltanto per abitudine. Noi avevamo troppa fiducia in quell'abitudine. Fummo guardinghi attraversando i primi, poi non vi pensammo più. Ci eravamo persuasi che fossero molto più forti di quanto non dimostrasse la loro apparenza. Qualcuno tremava e scricchiolava, ma senza conseguenze. Cercavamo di evitare le tavole rotte, e le altre si abbassavano, oscillavano, ma ci portavano. Una volta sola, sopra un piccolo ponte, sentimmo uno schianto; l'automobile ebbe un istante d'incertezza, un rallentamento repentino, ma balzò avanti sul terreno solido, mentre alcune tavole cadevano a rifascio, e sul piano del ponte appena attraversato si apriva una gran buca.

Dopo tre ore giungemmo al primo dei famosi ponti crollati, sul fiume Mishika. Il fiume era largo e veloce. Le alture, intorno, avevano ancora la sommità striata dal bianco delle nevi. Tro-

vammo lungo la riva un viottolo che scendeva verso la foce. Lo seguimmo, ed arrivammo ad un piccolo gruppo d'isbe. Incontrammo un tagliaboschi seduto sull'erba, tutto intento ad infilarsi un enorme paio di stivali.

— Salute! — ci disse senza sembrare affatto impressionato dell'arrivo di un'automobile.

— Salute. Dov'è il guado?

— Non c'è guado, piccolo padre. La Mishika è più alta di me.

— Come fai dunque a traversarla?

— Con quella barca.

Guardammo dalla parte che l'uomo c'indicava, e vedemmo, legata ad un cespuglio della riva, una specie di piroga che aveva il fondo pieno d'acqua.

— Non vi sono altre barche?

— Si, ce n'è un'altra, come quella.

— E il bestiame come passa?

— A nuoto. Guardate laggiù, adesso.

In direzione del lago, dove la corrente si calmava, un gruppo di cavalli nuotava verso la riva sinistra, lentamente, deviando un poco.

— Come si potrebbe fare a portare questo carro dall'altra parte del fiume? — chiedemmo al boscaiolo.

Egli riflette qualche tempo, finendo di calzare i suoi stivali, si alzò e rispose:

— Si può riparare il ponte. Le travi di sostegno sono rimaste e sono ancora buone.

— Vi sono operai qui?

— Tutti siamo capaci a fare ponti. Vi sono uomini e legname in abbondanza.

— Quanto tempo ci vorrebbe?

— Otto giorni almeno, e sei uomini.

Ci ponemmo a discutere il progetto. Rifare un ponte, era seducente. Aspettare otto giorni, era sopportabile. Ma noi avremmo

trovato un altro ponte crollato sul Pereemna, e un altro sull'Aososa, e un altro sul Vidrina, senza contare i minori. Non potevamo certo metterci a rifare tutti i ponti crollati dell'Impero russo. Il lavoro avrebbe esorbitato dal programma d'una corsa in automobile. Dovevamo dunque abbandonare l' idea di proseguire il viaggio intorno a Baikal? Ma no; non ancora. Un nuovo progetto si faceva strada. Su quei fiumi v' erano pur sempre dei ponti, e formidabili: quelli della ferrovia. Non si sarebbe potuto

L'automobile per una via di Nischne Udinsk.

entrare nella ferrovia, correre lungo i binari, traversare i ponti, e poi ridiscendere sulla vecchia strada maestra al di là dei fiumi impassabili? Avevamo visto giusto una stazione vicina.... Perchè non provare?

Ripartimmo pieni di novella speranza. Arrivammo alla stazione, che avevamo intravvista fra gli alberi. Pareva deserta. Entrammo nella piccola sala d'aspetto tappezzata da grandi tabelle illustrate, che insegnavano il modo di prestare le prime cure ai feriti, rimaste lì dall'epoca della guerra quando tutte le stazioni

erano piene di truppe. Nella sala non c'era nessuno, le porte erano chiuse. Dopo esserci sufficientemente istruiti sulle cure d'urgenza ai feriti, in attesa che comparisse qualcuno, cominciammo a chiamare. E apparve un gendarme.

Il gendarme ci richiese i passaporti, documenti perfettamente inutili quando si possiede una lettera del Direttore generale della Polizia dell'Impero. Fu la lettera che sottoponemmo al funzionario. Era un eccellente ragazzo, quel *gorodovoi;* impiegò molto tempo a leggere sillabando, ma finalmente capì. Capì e divenne nostro amico. Non immaginavamo allora che egli dovesse essere per noi di una utilità impagabile, pochi giorni dopo.

L'ottimo gendarme, conosciuto il nostro desiderio dei ponti, ci disse:

— Va bene. È affar mio. Ora telegrafo subito ai miei superiori, li informo delle vostre qualità e la cosa è fatta.

— Ma — obbiettò il Principe — le autorità ferroviarie....

— Cosa c'entrano le autorità ferroviarie col permesso di passare sulla ferrovia? La polizia ha la sorveglianza della linea, ai ponti vi sono le sentinelle, perchè i malintenzionati non li facciano saltare, e nessuno può andare sulla linea senza il nostro permesso.

Il capostazione, che sopravvenne e s'informò della questione, trovò la cosa molto più difficile.

— Per conto mio — ci disse — vi permetterei tutto, vi direi: Andate subito! — ma io non posso niente; la polizia non è competente; e l'autorità ferroviaria non può disporre di nulla contro ai regolamenti. Il Governo solo è il padrone. Dovete domandare il permesso al Governatore Generale della Siberia a Irkutsk.

Eravamo scoraggiati. Ma convenimmo di tentare. Avremmo dunque telegrafato al Governatore. Se una sua risposta favorevole non fosse giunta entro due giorni, ci saremmo rassegnati a traversare il lago. Presa questa decisione, ripartimmo per Missowaja. Fu un ritorno accasciante, e nessuno ne potrà dubitare. Vi è

qualche cosa al mondo più greve d'una grande fatica: ripeterla. Superare delle difficoltà per tornare indietro è umiliante; senza contare che una strada cattiva e nota è doppiamente noiosa: le manca il valore della novità — a meno che non si consideri nuovo il fatto di trovare in discesa quel che era in salita e in salita quel che era in discesa. Il cielo era divenuto bianco ed eguale; si era annuvolato insensibilmente; si sarebbe detto che preparasse piano piano una buona nevicata. Spirava un vento freddo, e il lago era tornato a muovere le sue ondate, bianche come il cielo.

Il ponte sfondato ci procurò molto lavoro per riaccomodarlo alla meglio, ed una certa apprensione per attraversarlo: ma in fondo si lasciò superare abbastanza docilmente anche lui. E nelle prime ore del pomeriggio eravamo di nuovo a Missowaja, ospiti ancora dell'ottimo Starosta che ci ricevè cordialmente come la prima volta. Spedimmo subito il dispaccio al Governatore generale della Siberia chiedendo il permesso di percorrere la strada ferrata. E non ci rimase che aspettare la risposta.

Aspettare a Missowaja significa gustare le amarezze della deportazione. Avevamo, confessiamolo, poca fiducia nella rapidità di quella risposta. Il Governatore avrebbe dovuto consultare dei funzionari, a tempo e luogo, seguire una procedura, rimettere forse la questione a Pietroburgo; lassù il Ministero dell'Interno avrebbe passato la " pratica „ a quello delle Comunicazioni, nel quale un Consiglio superiore avrebbe incaricato un commissario di studiare la cosa e di fare un rapporto.... Ci pareva di esserci messi di fronte alla più grave delle difficoltà, ad un ostacolo immenso contro il quale erano inutili tutti i quaranta cavalli di forza dell'automobile e tutte le energie delle quali potevamo disporre, ad una specie di montagna immensa, grigia, molle, avanti alla quale non si può fare altro che aspettare, domandare soccorso al tempo e alla pazienza. Così ci appariva la Burocrazia. Avevamo torto. La Burocrazia russa ha compiuto per noi dei miracoli di celerità e d'indipendenza, durante tutto il nostro viaggio, da una dogana all'altra dell'Impero.

Aspettando, esploravamo Missowaja; passeggiavamo sulla sponda del lago raccogliendo fra la ghiaia variopinta le piccole onici e le agate, classificavamo i pesci morti gettati alla riva dalle onde, ci arrampicavamo sul molo abbandonato, ci fermavamo a guardare gli oggetti eterogenei esposti nelle piccole vetrine polverose di qualche bottega. Questa ultima occupazione ci condusse alla conoscenza del farmacista di Missowaja, un luogotenente farmacista oriundo delle provincie tedesche, il quale ci attirò fra i suoi barattoli e ci fece la più simpatica accoglienza. La farmacia divenne un nostro ritrovo favorito; vi passavamo lunghe ore sorbendo oscuri liquori d'invenzione e di fabbricazione locale, ed ascoltando le storie di caccia dello speziale, che aveva fucili, cartuccere e pelli d'orso, presso le damigiane dell'olio di ricino. Ci mostrò una folta pelliccia d'orsacchiotto ancora fresca, tesa ad asciugare sopra una tavola. Glie l'avevano portata allora. Un cacciatore aveva ucciso la bestia con una coltellata. V'erano degli orsi a tre verste dal paese, sulla collina. Perchè non organizzare una battuta? Ma si. E lì, in mezzo all'odore dei decotti, progettavamo la caccia.

Dalla farmacia passavamo all'ufficio telegrafico, a domandare notizie dei nostri compagni. Erano arrivati a Kiakhta quel giorno stesso in buone condizioni. Avevano percorso parte della strada seguendo le nostre traccie, ed all'Iro quei buoni mongoli, fedeli alla consegna, vedendoli arrivare erano andati loro stessi ad offrire i buoi, spiegando a furia di gesticolazioni il modo col quale noi eravamo passati all'altra riva. Nel pomeriggio di quel giorno stesso, 28 Giugno, le *De Dion-Bouton* e la *Spyker* erano ripartite per Verkhne-Udinsk. Il giorno dopo sapemmo che alle nove del mattino erano giunte alla Selenga presso Novi-Selenginsk — dove noi avevamo incontrato il primo battello a vapore — e, traversato il fiume, erano ripartite alle undici. Calcolammo che sarebbero giunte a Verkhne-Udinsk l'indomani a mattina, 29 Giugno, ed a Missowaja il primo od il due di Luglio.

A casa passavamo il tempo intorno al samovar, facendo una

radicale cura di thè, intramezzata dalle prelibatezze della *zakuska* che è l'antipasto russo nel quale si mangia di tutto. Tornò il *pristaf*, tornarono i maggiorenti del paese a tenerci silenziosa compagnia, mentre sulla porta si fermava la rispettosa curiosità della folla. Anche l'automobile, che riposava nel cortile, buona vicina delle vecchie slitte che conoscevano i ghiacci del Baikal, riceveva le sue visite; era sempre circondata da *mujik* capelluti, stivalati di feltro, da cosacchi, da ragazzi; chiunque passava per

In una radura della Taiga.

la via entrava a contemplarla. Fuori del recinto v'erano sempre cavalli e carretti che aspettavano. Noi dovevamo reprimere l'impazienza della lunga attesa osservando, attraverso la piccola finestra ornata di piante fiorite, il cielo rasserenato. Spingevamo fra i rami lo sguardo fino alle isbe lungo la via sassosa e deserta che si asciugava al sole, guardavamo dietro ad esse lo sconfinato orizzonte scintillante del Baikal, e tornavamo a sederci brontolando:

— Perdiamo delle gran belle giornate, e quando ci rimetteremo in viaggio pioverà!

Alla sera del 28 un mercante ebreo si fece presentare a noi. Portava la lunga palandrana nera degli ebrei russi; salutò con ossequio e ci disse:

— Voi volete andare a Irkutsk?

— Si.... secondo!

— Avrei da proporvi un ottimo affare. Ho nel porto un vapore. Se volete vi sbarco in sette ore a Listwinitshnoje a metà prezzo della ferrovia.

— Quando parte il vostro vapore?

— Questa sera, se vi piace. Non ha carico da fare, e può ripartire subito. Vi aspetterei, al caso, anche fino a domani sera.

— Non possiamo decidere. Siamo in attesa di una risposta che può tardare....

— Basta, pensateci — e quando fu sulla soglia andandosene, si rivolse ripetendo: — Fino a domani sera. Salute!

Tutto il giorno era trascorso senza che arrivasse alcuna notizia da Irkutsk. Nella notte fummo svegliati da grandi colpi battuti dall'esterno sull'isba. In quelle case non è necessario bussare alla porta per farsi aprire; si prende un sasso e si batte sulle pareti di legno, tutto intorno, finchè qualcuno sente. Era uno strepito d'inferno. Lo Starosta, insonnolito, andò alla porta, e tornò insieme ad un fattorino del telegrafo, il quale era munito d'una lanterna, e armato di fucile, di baionetta, di rivoltella. Porgeva un dispaccio.

— Perchè tutte queste armi? — gli chiese Borghese mentre firmava la ricevuta al lume della lanterna.

— Non si può uscire di notte senz'armi — rispose —. La regione è infestata da malviventi che assaltano, ammazzano, derubano da tutte le parti. Sono quelli di Sakhalin.

— Quelli di Sakhalin?

— Sì, i deportati di Sakhalin, che difesero l'isola contro i giapponesi. Furono ritirati, dopo la guerra, sul continente, e nella confusione evasero. Molti vennero liberati per premiarli d'avere combattuto. Si sono dispersi nell'Amur e nella Transbaikalia, hanno

aperto delle prigioni e lasciato fuggire i criminali, entrano nelle banche, svaligiano, scompaiono. Non si vive più in pace.

Comprendevamo bene la ragione per la quale la Polizia ci aveva autorizzati a portare non una ma due rivoltelle; e diveniva logica la strana domanda che ci sentivamo rivolgere arrivando in qualche posto: " Siete stati mai assaliti? „ A Verkhne-Udinsk degli ufficiali della polizia, venuti all'albergo, ci avevano detto: " Al primo movimento sospetto di qualcuno vicino a voi, specialmente di sera, sparate, sparate subito, ma state attenti sopratutto ad una cosa.... „ — Quale? — avevamo chiesto —. " A tirare giusto, a non sbagliare il colpo „ — e non pareva avessero menomamente il tono di scherzare.

Il telegramma veniva da Irkutsk, e diceva: " Il Governatore generale si trova a Krassnojarsk ove gli venne trasmessa la vostra domanda di attraversare i ponti ferroviari „. Ci riaddormentammo sul nostro pavimento borbottando qualche parola poco ortodossa contro la lentezza delle tramitazioni ufficiali in Siberia.

L'indomani, 29 Giugno, eravamo a colazione dal luogotenente farmacista, nella sua retrobottega, e parlavamo della famosa caccia all'orso, quando il campanello della porta sulla strada squillò. Il nostro ospite, che era andato ad aprire, riapparve poco dopo con fare misterioso, guardò in giro i suoi barattoli, come temesse di essere spiato, e a bassa voce ci disse:

— Ci sono i gendarmi! Due gendarmi che chiedono di voi.

— Di noi?

— Sì, di voi. Sanno che siete qui, e dicono che hanno assoluto bisogno di parlarvi. Mi dispiace....

Andammo a sentire cosa voleva la gendarmeria da noi. Nella farmacia due *gorodovoi* ci aspettavano. Fuori della vetrina qualche curioso cercava di guardar dentro, timidamente, senza averne l'aria. L'arrivo dei gendarmi non è sempre un segno di buon augurio in Siberia. Forse Missowaja già si aspettava l'arresto dei misteriosi viaggiatori che correvano il mondo sopra una locomotiva scappata. Borghese stava per metter mano alle carte e mo-

strare la famosa lettera; ma questa volta furono i gendarmi che ci porsero una carta, salutando con tutto il rispetto. Era il permesso, l'atteso, il sospirato permesso del Governatore generale della Siberia. Chi osava dir male della burocrazia? Noi ne eravamo entusiasti. Le prodigavamo le espressioni della più grande simpatia. In verità l'autorità russa si mostrava con noi di una cortesia, d'una premura, d'una ospitalità indimenticabili. Il permesso che ricevevamo era straordinario, unico.

Dunque, eravamo autorizzati a camminare con l'automobile sulla linea ferroviaria, ad attraversarne tutti i ponti, e ad arrivare così ad Irkutsk, se fosse stato necessario.

— Cosa dobbiamo fare? Quando possiamo partire? — abbiamo chiesto ai gendarmi.

— Potete partire quando volete. Il personale sulla linea è avvertito. Alle stazioni vi diranno quando la linea è libera.

Abbandonammo, naturalmente, gli orsi alla pace delle loro foreste, e trascorremmo il resto della giornata a prepararci a quella singolare traversata fra binari, scambi, segnali, da stazione a stazione.

Andavamo incontro alla più drammatica avventura di tutto il viaggio.

CAPITOLO XIII.

UN PONTE CHE CROLLA

In automobile sulla ferrovia — La « sedicesima stazione di smistamento » — Il vecchio ponte — Nel crollo — L'automobile travolta — Il salvataggio — Tankoy.

Alle quattro e mezza del 30 Giugno, con un tempo divinamente sereno ma freddo, lasciammo per la seconda volta Missowaja riprendendo la strada percorsa al 28. Portavamo con noi, legate al bagaglio, due lunghe tavole che lo Starosta ci aveva ceduto. Prevedevamo di averne bisogno per passar sopra agli scambi in vicinanza delle stazioni, durante la nostra corsa fra le rotaie.

L'idea di andare in automobile sopra una linea ferroviaria ci sembrava così stravagante che ne parlavamo con un senso di dubbio. Ci si era presentata alla mente come una cosa naturalissima: pensandovi finivamo col trovarla assurda. Il giorno avanti l'unica difficoltà per noi era la mancanza del permesso; al momento di mettere lo strano progetto in esecuzione vedevamo una folla di difficoltà insospettate. Le ruote non avrebbero affondato fra le traverse, incastrandosi? come superare i tratti in riparazione? Avremmo potuto uscire rapidamente dalla linea al sopraggiungere di qualche treno facoltativo? Le chiavarde delle rotaie non avrebbero lacerato le pneumatiche? E, tutto andando bene,

le scosse d'un lungo tragitto sulle traverse non potevano avere le più gravi conseguenze sulla rigidità e sulla solidità della macchina? Rispondevamo a tutto: Vedremo! — e andavamo avanti.

Volevamo entrare sulla linea dalla piccola stazione vicina al fiume Mishika, dove ci eravamo fermati due giorni prima. Il singolare viaggio sarebbe cominciato nel luogo stesso ove ne era nata l'idea. Il prossimo treno per Irkutsk non sarebbe passato da Missowaja che alle otto, e il prossimo treno per Verkhne-Udinsk sarebbe passato a mezzogiorno. Avremmo avuto il tempo, fra l'uno e l'altro, di raggiungere la stazione di Tankoy ad un sessanta verste da Missowaja. Tankoy è l'erade navale di Missowaja; il nuovo porto dei *ferry-boats*, preferito perchè più vicino alla sponda occidentale del lago: la traversata dei battelli fra Tankoy e la stazione di Baikal, sulla riva sinistra dell'Angara, è soltanto di quaranta chilometri. Vi sono dei fiumi più larghi di così, come il Parà a Belem, e la Plata a Buenos-Ayres.

Rifacemmo pazientemente la vecchia strada solitaria, così pittoresca e così difficile, con i suoi innumerevoli ponticelli cadenti, le sue discese ripide e le sue salite che bisognava prendere d'assalto, ora serpeggiante presso la serenità del lago, ora internata nell'ombra della foresta. Profittavamo del vantaggio di conoscerla; la prodigiosa memoria di Borghese la ricordava tutta. Egli diceva ad Ettore, che guidava: Ora viene un salto; frena! Adesso troviamo quel ponte che pende a destra; tienti a sinistra! — Ma tutta questa prescienza non valse a farci camminare con una velocità media superiore ai nove chilometri all'ora. E soltanto verso le otto arrivammo alla piccola stazione presso alla Mishika.

Ritrovammo il capostazione, e il gendarme — quello che voleva telegrafare ai suoi superiori. Il capostazione non aveva ricevuto alcun avviso del nostro permesso. Il gendarme sì. Questi ci disse che tutti i gendarmi ed i soldati vigilanti lungo la linea avevano ricevuto da Irkutsk l'ordine di lasciarci passare. Il capostazione dichiarò:

— Io non mi oppongo. Non so niente. Non assumo responsabilità.

Il gendarme dichiarò:

— Vi accompagnerò io, e passerete per tutto.

Dal che ricevemmo la più convincente conferma della onnipotenza del gendarme in Siberia.

Per dare un posto nell'automobile al bravo milite, io mi arrampicai sull'alto bagaglio, nella parte posteriore della carrozzeria, dove m'insediai a cavallo, un po' disturbato dalla presenza delle lunghe tavole, ma soddisfatto della elevata posizione che mi lasciava scorgere le cose da un punto di vista assolutamente nuovo. Il gendarme sedè nel posto del predellino.

Al fine di evitare gli scambi e i meccanismi dei segnali che ingombravano la linea in vicinanza della stazione, andammo a cercare più oltre, una versta lontano, un passaggio fra la vecchia strada e la ferrovia. La banchina ferroviaria era alta un paio di metri, ed il passaggio consisteva in una piccola scalinata ad uso d'un cantoniere vicino, poco adatta all'ascensione d'un'automobile. Ma non era quella una difficoltà da impressionarci. Con l'aiuto di vecchie traverse, che accatastammo sapientemente, e delle due tavole, costruimmo una passerella, che la macchina varcò trionfalmente di slancio. Eravamo finalmente sulla linea. Con le ruote di sinistra l'automobile scavalcò la rotaia di destra, noi ricaricammo in fretta le tavole, le legammo ben bene, e riprendemmo i nostri posti. Mi issai di nuovo sulla vetta del bagaglio come un arabo sulla gobba del dromedario. Partimmo.

La prima impressione fu deliziosa. Quella superba via, eguale, livellata, nitida, dopo i salti, gli sterpi, le boscaglie, i fossi della ex-strada maestra, era piena di seduzione. Stretta, ed alta sulla campagna, dava l'idea d'una snellezza sospesa, come d'un immenso ponte a nastro. Tutto ciò era nuovo, e forse per questo solo ci piaceva tanto. Procedevamo lentamente; le traverse, per quanto vicinissime l'una all'altra, e coperte da uno strato di sabbia, imprimevano all'automobile un'ondulazione, una specie di mo-

vimento di galoppo, lieve lieve. Ma quando la velocità aumentava, il galoppo diveniva violento, e finiva per cambiarsi in un fremito terribile, in uno squassamento feroce nel quale la macchina pareva dovesse spezzarsi. Ci contentavamo perciò di galoppare adagio adagio, con la velocità di un quindici chilometri all'ora. Arrivammo alla prima casa cantoniera.

Il guardiano, naturalmente, non era più informato del capostazione sul nostro viaggio, eseguito sotto l'alto ed esclusivo patronato della polizia. Il poveretto non capiva niente di quella strana locomotiva che se ne andava tranquillamente fuori delle rotaie; guardò esterrefatto, e finì certamente con l'immaginarla un veicolo di nuovo modello in prova, poichè si precipitò nella sua casetta, ne uscì subito armato del bastone che segnala " strada libera ", e si mise nella posizione regolamentare. Il gendarme ordinò di fermare, scese, si avvicinò a quell'uomo, e si fece consegnare la bandierina rossa che teneva, arrotolata, alla cintura. Il gendarme, agitando quel vessillo sovversivo, ritornò sull'automobile, tutto soddisfatto, esclamando:

— Per fermare i treni!

Passammo su numerosi ponticelli, larghi quanto le traverse, senza parapetti, sospesi su profondi burroni dei quali vedevamo spumeggiare l'acqua sotto di noi, per i larghi interstizi fra una traversa e l'altra. Quei ponticelli, così traforati, formati da assi discoste che sembrano sorrette soltanto dai binari, hanno un'apparenza di leggerezza e di fragilità che spaventa. Si sa che sono forti, ma non si vede. L'automobile camminava con le ruote di sinistra fra i due binari, e le ruote di destra all'esterno, su quel poco spazio delle traverse che sporge in fuori. Nei ponti, così, le ruote di destra correvano proprio sull'orlo dell'abisso. Era questione di centimetri. La manovra non presentava tecnicamente difficoltà per un guidatore dall'attenzione costante e dalla mano sicura. Ma era impossibile in quei momenti di sottrarsi ad una leggera, istintiva, segreta emozione, che faceva stringere i pugni, e non permetteva di distogliere l'occhio dalla ruota direttrice nel suo

Il Governatore cinese della Mongolia in automobile seguito da ufficiali della sua scorta.

passaggio sullo stretto bordo, su quelle cime di travi sporgenti nel vuoto. Non si poteva scacciare completamente questo pensiero: che dopo tutto la salvezza dipendeva dalle facoltà d'un uomo, e che l'uomo più abile può avere un istante di debolezza, di malore, può subire un inganno dei sensi, può essere tradito dalla stanchezza, dalla stessa tensione ed attenzione.

Non tardammo ad attraversare il gran ponte di ferro sulla Mishika, che si presentava da lontano come una enorme gabbia rossastra, sospesa a venti metri dal fiume. A guardia del ponte, alle due imboccature, vi erano dei soldati armati di fucile. Tutti i ponti d'una certa importanza sono così custoditi militarmente. Pare di percorrere una ferrovia in tempo di guerra, in una zona accessibile alle ostilità, quando si aspetti un colpo di mano del nemico. L'impressione che se ne riceve è triste. Triste sopratutto perchè in realtà si aspetta un nemico, e questo nemico della Russia è russo.

Il fiume, che ci aveva fermati due giorni prima, rumoreggiava fra gli alti piloni, nell'ombra di selvaggi affollamenti d'alberi. Fummo contenti di valicarlo; ci pareva di prenderci una rivincita. Passato il ponte corremmo per un certo tempo sulla riva del lago, che la ferrovia costeggia e domina dall'alto. Poi il lago si allontanò, tornarono dei boschi. L'eguaglianza della strada, che ci era tanto piaciuta al principio, cominciava a noiarci. Una strada regolare e piana deve farsi perdonare la sua monotonia permettendo di correre. Ad un certo punto trovammo la linea in riparazione. Una squadra di operai spostava la livellazione d'una curva. Le traverse erano tutte scoperte. Il galoppo dell'automobile prese un'andatura furibonda. Non era possibile rallentare, per non incorrere nel pericolo di rimanere impuntati, e la macchina sobbalzava rapidamente sulle traverse, passava dall'una all'altra, urtandole di pieno con le pneumatiche, delle quali ci aspettavamo di sentire lo scoppio. Per fortuna, dopo alcune centinaia di metri di questa danza indiavolata, tornammo sul terreno normale. E arrivammo ad una stazione.

Erano le nove e un quarto.

Questa stazione non ha un nome: ha un numero. Sorge in mezzo a luoghi completamente disabitati; non è stata costruita per comodità di passeggeri. È una stazione di " servizio ", fabbricata all'epoca della guerra col Giappone, come tante altre, per accrescere la potenzialità della linea aumentando il numero degli incroci. Si chiama " Sedicesima stazione di smistamento ". Non dimenticheremo facilmente la Sedicesima stazione di smistamento della Transbaikalia.

Il capostazione, un giovane biondo, aitante, gentile, ci avvertì che era prossimo il passaggio del treno da Missowaja, e che perciò non potevamo più continuare la nostra corsa sulla linea. In verità all'arrivo del treno mancava più di mezz'ora; ma l'avviso era prudente, e perciò saggio. Ci tirammo in disparte ad aspettare. Il capostazione ci consigliò di riprendere il cammino sull'antica strada maestra, ancora praticabile, e di seguirla fino a qualche passaggio a livello, dove avremmo potuto tornare sulla ferrovia. Il fatto è che egli, in mancanza d'ordini, non voleva permetterci di rientrare sulla linea nella stazione, e ci mandava gentilmente lontano dalla sua giurisdizione. Noi accettammo il suo consiglio. Si trattava, in fondo, di pochi chilometri, e ne avevamo percorsi delle centinaia su quella via della desolazione. Seguimmo fedelmente un viottolo che ci era stato indicato, e un minuto dopo correvamo sull'erba folta della strada condannata.

Anche lì, come in quei tratti che conoscevamo già, non un segno di transito recente, non un'orma. La fiancheggiavano folte boscaglie. Perdemmo subito di vista la stazione, e ci ritrovammo nella solitudine verde e fiorita. Avevamo appena percorso un mezzo chilometro, quando ci si presentò un vecchio ponte di legno.

Era lungo un venticinque passi, largo quattro. Non arrivava alla larghezza degli altri ponti, ed appariva diverso per la disposizione delle tavole, per una certa rozzezza di costruzione. I ponti stradali, ordinariamente, anche se infradiciti, scalzati, mezzo demoliti, conservavano i segni d'una grande accuratezza di lavoro.

avevano qualche cosa dell'antica nave. Si comprendeva che quel ponte era stato rifatto col legname d'un altro crollato. Mancava d'ogni traccia di parapetto, era un po' sbilenco, mostrava le irregolarità e le trascuratezze del provvisorio. Ma avevamo già attraversato molti ponti provvisori — che non ci erano sembrati migliori. Esso scavalcava un torrentello, profondo tre o quattro metri, i cui ciglioni erano così irti di cespugli e di arbusti che pareva si tendessero delle piante per ricongiungersi.

Ettore rallentò la corsa, e sostò qualche secondo per guardare. Di fronte ad ogni ostacolo facevamo queste brevi fermate d'osservazione. Ispezionavamo senza muoverci dall'automobile, studiavamo rapidamente il passo, decidevamo in un baleno. Avevamo fatto l'occhio e la mente ai mille problemi della strada, tanto simili e tanto diversi. Li giudicavamo all'istante, per analogia. Applicavamo a colpo sicuro dei metodi insegnati dalla pratica, sapevamo dove occorreva slancio e dove occorreva cautela, conoscevamo per intuizione i punti sui quali le ruote potevano passare, indovinavamo la parte più resistente d'una tavola come la profondità d'un'acqua, la durezza d'un fondo melmoso. Lì avemmo un attimo di esitazione, un fugace presentimento del pericolo. Ma non fu che un attimo. Ogni dubbio non era completamente dissipato, ma noi avevamo un curioso modo di ragionare avanti alle difficoltà; ci dicevamo: Proviamo!

Il gendarme era saltato a terra. Egli non aveva la nostra esperienza in fatto di ponti vecchi, e giudicava con un vergine buon senso. Reputava necessario osservare da vicino, scendere nel torrente, guardare le travi. Ci diceva:

— Aspettate! Aspettate!

E si preparava alla ricognizione.

Borghese ordinò ad Ettore:

— Vai avanti! piano!

L'automobile s'inoltrò sul tavolato che tremò, scricchiolò un poco, oscillò come tanti altri avevano fatto sotto il peso della nostra macchina. Non eravamo gran che allarmati. Ma durante quelle

traversate si prova sempre un senso indefinibile di sospensione, di attesa, di concentrazione; si segue con vigilanza il progredire della macchina; vi si pone tutta la forza del pensiero, quasi per mettere nel lavoro della materia le energie della mente, per aiutare, sostenere, spingere, dirigere con la poderosa tensione della volontà. Non ricordo che noi ci siamo mai scambiati una parola in quei momenti.

La parte anteriore dell'automobile aveva già superato la metà del ponte. Si avvicinava al ciglio erboso. Ogni pericolo ci parve dissipato. Improvvisamente sentimmo uno scroscio spaventoso. Il tavolato aveva ceduto sotto il peso della parte posteriore della macchina. Si sfondava, si sfaceva; tutto il ponte si apriva, crollava. Quel rovinìo, a noi che v'eravamo in mezzo, parve in quell'istante vasto come un cataclisma.

Il motore tacque. La vettura, al momento stesso in cui si fermava, s'accasciò dietro con un moto repentino e greve, e battè col ventre sui resti del tavolato. Poi, con una continuità di movimento che non ci lasciava pensare e comprendere, sollevò in aria le ruote anteriori, mentre s'inabissava con la parte posteriore, e compiendo un mostruoso giro di bilancia prese una posizione verticale. Così si sprofondò nel torrente, fino in fondo, travolgendoci tutti e tre in mezzo ad un terribile rovinare di tavole e di travi schiantate, spezzate, schiodate. Arrivata ad immergere il cassone nell'acqua del torrente, non si fermò. Continuò il suo giro, si rovesciò all'indietro per abbattersi sul dorso, finchè una trave la trattenne. E rimase quasi supina, con le ruote in su e il dorso verso il suolo, lasciando appena spuntare i fanali e il radiatore dalla rottura del ponte, al di sopra dei resti delle travi e delle assi infrante. Tutto questo era avvenuto in pochi secondi. L'automobile aveva fatto, con la lentezza d'un pachiderma, una specie di salto mortale indietro.

Non fu che più tardi che avemmo un'idea chiara di quanto era successo. Nel momento della caduta non vedemmo che confusamente; tutte le nostre facoltà erano intente alle persone; il

campo d'osservazione si restringeva alla immediata vicinanza dei nostri individui; ognuno di noi aveva la sua avventura, la sua lotta, il suo corpo a corpo col pericolo. Dopo ci raccontammo. Io conservo più vivido il ricordo della sensazione che della visione. Mi torna con maggior evidenza alla memoria quel che era dentro di me di quel che era intorno a me. Stavo a cavalcioni del bagaglio; la mia caduta fu la più lunga. Udendo il primo schianto credetti soltanto ad un avvallamento parziale dell'auto-

Nella strada che traversa la Taiga.

mobile, ad un incastrarsi delle ruote nel vano di qualche tavola spezzata, e pensando ad una panna tediosa e faticosa, esclamai:

— Ci siamo!

Un istante dopo mi trovavo sotto al ponte, in una penombra repentina e sinistra, aggrappato alle corde del bagaglio. L'automobile scendeva sempre, fracassando legname. Avevo l'impressione di non arrivare mai in fondo. Mi lasciavo trascinare, curvo sotto ad un tempestare di tavole che mi si abbattevano addosso, che mi premevano alle spalle, che si frangevano con rumorìo crescente, continuo, crepitante. Ricordo d'aver constatato, non senza

soddisfazione, che non provavo alcun forte dolore, e d'aver pensato più volte: " Finora tutto va bene! „. Contavo di averla scampata, quando mi avvidi che il gran dorso dell'automobile eretto mi si rovesciava lentamente addosso. La scatola dell'oliatore, situata ai piedi del conducente, era venuta a trovarsi perpendicolarmente sulla mia testa, e m'inondava di fiotti d'olio caldo. Ne ero intriso tutto, e lo sentivo colare sul viso. In quell'istante mi accorsi che i due seggi che il Principe ed Ettore occupavano un momento prima, erano vuoti.

Sotto alla minaccia di rimaner schiacciato, tentai di sfuggire. Ma mi fu impossibile; mi trovavo incastrato fra i bagagli e il tavolame caduto. Inutilmente adunai tutte le mie forze per sottrarmi al pericolo. Per fortuna una trave provvidenziale aveva fermato l'automobile nella sua lenta rotazione. Udii, in alto, la voce di Borghese urlare con espressione di dolore. Vidi le sue gambe stivalate che si agitavano disperatamente sopra di me, gocciolanti esse pure d'olio. La sua voce tacque subito. Nello stesso tempo Ettore comparve al mio fianco gridandomi:

— Esca, esca di lì!

— Non posso! — gli risposi.

— Ma fugga dunque! — mi ripetè ansiosamente — Svelto! Se la trave si rompe lei è morto!

— Non posso! — replicai — Aiutami tu, tirami fuori!

Egli mi afferrò energicamente per le ascelle e mi strappò da quelle strettoie. Ci ritrovammo tutti e tre, in piedi, chiedendoci notizie l'uno dell'altro, scambiandoci espressioni di soddisfazione intensa. Osservando la posizione dell'automobile, esclamavamo:

— È incredibile! Siamo salvi per miracolo!

Borghese, quando l'automobile sprofondava, con uno slancio istintivo s'era voltato indietro aggrappandosi ad una trave, ed era rimasto così, sospeso, finchè la macchina, rovesciandosi, non era andata ad appoggiarsi precisamente sulle sue spalle. Egli si era trovato stretto fra la trave e il cofano del motore, compresso, soffocato. In quel momento aveva mandato gli urli che mi avevano

fatto guardare in alto. Con quella grande forza che l'uomo trova nel pericolo, aveva potuto sollevare un istante l'automobile e liberarsi. Non è riuscito più a ricordare come avesse potuto volgersi dal sedile e aggrapparsi alla tavola. La storia d'un attimo decisivo non è rimasta scritta nella sua memoria. La stretta gli aveva prodotto due forti contusioni alla schiena e al petto; provava una sensazione di vivo dolore traendo fortemente il respiro, ed esprimeva tranquillamente l'opinione d'avere qualcuna delle ultime costole a sinistra spezzata. Ettore non aveva riportato che qualche scorticatura. Era rimasto al suo posto di guidatore, attaccato al volante, finchè aveva finito con la testa in basso e i piedi in aria. Allora s'era lasciato cadere in fuori fra lo sfasciume del ponte, e guardandosi intorno, aveva scorto me ancora nel pericolo; ed era accorso. Io nella caduta avevo riportato delle avarie misteriose; sentivo ad ogni movimento un dolore diffuso alla spina dorsale, e non riuscivo più a sollevare completamente le gambe; esse si rifiutavano d'obbedirmi; le trascinavo a piccoli passi. Dovetti poi farmi sorreggere; e per due settimane ho continuato a muovermi stentatamente, strisciando il passo, e salendo con fatica e fra sospiri ogni gradino. Durante questo tempo credo di essere stato di qualche imbarazzo ai miei compagni di viaggio. Sulla faccia avevo delle escoriazioni prodotte non so come e non so da che, che ricordo soltanto per osservare che l'olio della macchina me le ha curate benissimo. Tutte queste ammaccature non toglievano nulla alla nostra felicità: la felicità di sentirci vivi.

Provammo una reazione di letizia. Il pericolo era passato su noi lasciando un'impressione d'incubo. Sognando di precipitare dall'alto avviene spesso di svegliarsi e di sentirsi contenti d'aver soltanto sognato. Noi avemmo un momento di quella contentezza indicibile. Ridevamo guardando l'automobile rovesciata, come se ci avesse fatto uno scherzo. E la fotografavamo da tutte le parti indicandoci le poco piacevoli posizioni che avevamo poco prima:

— Io ero lì, così.

— Io sotto a quelle tavole.

— Io sono passato là dentro.

— Se la trave non reggeva...!

— Schiacciati! Ah, ah!

Il gendarme non aveva aspettato la fine. Era corso verso la stazione urlando aiuto, e udivamo la sua voce che si allontanava ripetendo angosciosamente quell'urlo. Il primo pensiero di Borghese fu per l'automobile. La guardò attentamente, e gridò:

— Non vedo niente di grave! Guarda Ettore!

Ettore osservò:

— Mi pare salva! — e sorrise tutto contento.

Si mise subito al lavoro. Sciolse le corde del bagaglio, e trasportò lontano valigie, sacchi, cuscini, tenda. La benzina colava via dalle chiusure superiori dei serbatoi — che erano diventate inferiori. Egli strinse le viti e salvò quella che era rimasta. La pala s'era accartocciata come un foglio di carta; il piccone s'era spezzato; l'asta di ferro della bandiera era distorta; il cassone dei pezzi di ricambio aveva delle ammaccature a gibus; il serbatoio posteriore della benzina era pure ammaccato; le cinghie di cuoio che reggevano le gomme di ricambio erano spezzate; le tavole portate da Missowaja le trovammo ridotte a scheggie. Ma la macchina era intatta; essa aveva uno dei due lunghi ferri che sostengono il differenziale un poco piegato (s'era piegato al momento in cui l'automobile aveva battuto il " ventre „ sul piano del ponte), e lievemente storto il tubo di rame nel quale circola l'acqua dai cilindri al radiatore (e quello probabilmente s'era storto sulle spalle di Borghese). Niente altro. Questa incolumità era dovuta a varie circostanze fortunate.

La caduta era stata rapida, ma non precipitosa. Noi andavamo adagio; il ponte s'è sfondato per il peso, non per la velocità. Il crollo del tavolato, per quanto subitaneo, ha avuto delle fasi. L'automobile ha dovuto spezzare assi e travi sprofondando, e tutto questo legname che trovava sulla sua via non la tratteneva, certo, però frenava un po' il suo impeto. Ma quel che veramente l'ha difesa è stato il carico di gomme di ricambio le-

gato dietro. Quando, dopo essersi sollevata davanti fino a prendere una posizione verticale, s'era inabissata, essa era andata a cadere precisamente sulle gomme; s'era seduta sul caucciù. Questo aveva ammortizzato il colpo. E deve essere stato un colpo formidabile, perchè quei provvidenziali copertoni di ricambio rimasero perfettamente incastrati in fondo al torrente, così incastrati che poi dovemmo scavarli fuori come da una nicchia. Una trave aveva salvato noi, ed alcune pneumatiche inoperose avevano

Una panna nella Taiga.

salvato l'automobile. Se la trave era più in là o le pneumatiche stavano da un'altra parte, la corsa era finita. Non occorre dire che noi davamo all'intervento della trave un'importanza infinitamente maggiore, e meritata.

Non passarono molti minuti che dalla parte della stazione vedemmo arrivare di corsa della gente. Avanti a tutti il gendarme, scalmanato, ansimante, senza voce. La sua faccia s'illuminò d'un sorriso di soddisfazione vedendoci salvi. Si aspettava senza dubbio chi sa quale catastrofe. Dietro a lui correva il capostazione. Il pover'uomo aveva dei rimorsi. Ci salutò con

effusione, quasi con riconoscenza per esserci fatti trovar vivi, e da quel momento si dedicò tutto a noi: ci diede il suo lavoro, la sua intelligenza, la sua autorità; non volle lasciarci più, e fino alla sera ci aiutò, ci accompagnò, ci guidò. Egli aveva condotto con sè la squadra d'operai che lavorava sulla linea, quella che avevamo incontrato poco prima della stazione. Erano una ventina di siberiani, grandi, forti, rudi, disciplinati, abili, una schiera caratteristica per le lunghe *blouses* rosse, per le grandi brache, gli alti stivali, le disordinate pettinature bionde. Avevano corde ed ascie. Il siberiano, tagliatore di foreste, abbattitore di giganti, è maestro dell'ascia. Li vedemmo subito all'opera. Fu iniziato il salvataggio della macchina.

Il capostazione dirigeva il lavoro. L'automobile fu imbracata con funi intorno al cofano del motore, e le funi tese vennero legate a dei tronchi d'albero, in modo da assicurarle l'immobilità. Poi gli operai finirono di demolire il ponte. Abbatterono tutto quel che ne era rimasto in piedi, accompagnando il lavoro col canto di languide nenie. Le travi cadevano rapidamente una dopo l'altra sotto i poderosi ed esatti colpi delle ascie, ed erano trasportate via, ammucchiate dalle parti. L'automobile si trovò isolata. Allora gli uomini divisi in due schiere afferrarono due corde, una davanti e una dietro l'automobile, una per tirare, l'altra per reggere; ed al comando, tutti uniti, piano piano, riportarono la macchina sulle quattro ruote. Essa si ritrovò nella sua posizione abituale, ma in fondo al torrente. Bisognava ora tirarla sulla strada. Era la seconda fase del salvataggio che cominciava. Fu trovato un mezzo ingegnoso. Dietro all'automobile, quella parte di ponte che essa aveva già attraversato — e che era rimasta intatta — fu ridotta facilmente a piano inclinato, mediante l'abbattimento delle travi di appoggio (dei piloni, per dir così). Dopo ciò si legarono due corde alla parte posteriore dello chassis, i bravi siberiani si attaccarono alle corde, e a forza di braccia, cantando, trassero la macchina lentamente, lungo il piano inclinato fin sulla strada.

Il lavoro era durato tre ore.

Tutta quella buona gente sembrava contenta quanto noi del salvataggio, un po' per amor proprio, e un po' perchè ci si affeziona sempre alle cose che ci costano fatica. S'interessava vivamente alle condizioni dell'automobile. Voleva sapere se poteva camminare, se " era viva „ ancora — come diceva con pittoresca espressione. Noi eravamo ansiosi; ci struggevamo di conoscere. L'apparenza non ci aveva ingannati? La macchina era realmente illesa? Volevamo sentire subito la sua voce. Ettore dispose sul volante i tasti della carburazione e dell'accensione in " posizione di marcia „ e afferrò la manovella.

Non si udiva una voce. Pareva vi fosse intorno l'aspettativa d'una sentenza. La manovella girò una, due, tre volte. La macchina rimase muta. Ettore, tentò ancora, inutilmente, a più riprese. Vi mise tutta la forza, vi mise dell'ira. Il motore restò inerte. Ettore esclamò:

— Forse dell'olio è entrato nei cilindri, l'accensione non funziona. Vediamo!

Aprì il cofano, smontò le chiusure dei cilindri, le asciugò con lo straccio, asciugò i " martelletti „ perchè l'olio, isolatore, non interrompesse la corrente elettrica, rimise ogni cosa al posto, strinse le viti, tornò alla manovella.

Al secondo giro la macchina ruggì. Il suo rombo consueto scoppiò improvviso, alto, trionfante, facendola fremere tutta come per una poderosa impazienza. Era la risposta dell'interrogazione muta che stava in ogni pensiero. L'automobile aveva parlato. Hurrah! — gridarono i siberiani agitando i berretti.

I preparativi della partenza furono lunghi. Per rimettere la macchina in ordine Ettore ebbe bisogno di due ore. Volle esaminare minuziosamente. Intanto il capostazione offrì al Principe e a me ospitalità nella sua casa — ove mi condusse passo a passo fraternamente sorreggendomi, a ragione di quelle benedette gambe disobbedienti. Ci diede del thè, del latte, dello *shi* fumante — la ricca zuppa nazionale — ci offrì dei letti. Alle due l'automobile era pronta.

Aspettammo il passaggio d'una locomotiva, segnalato telegraficamente da Missowaja. La locomotiva passò come un fulmine. Rientrammo sulla linea. Il capostazione volle accompagnarci, e lasciammo a terra il gendarme, che non sembrò molto dispiacente di abbandonare l'automobilismo dopo averne conosciuto da vicino i pericoli. Il capostazione prese il posto del montatoio, il Principe si sedè sulla spalliera dei sedili, Ettore guidava, io fui caricato nel seggio vicino a lui, e due dei più forti operai si attaccarono dietro, con i piedi sulle sporgenze delle molle, afferrati alle corde del bagaglio come staffieri ai cordoni d'una carrozza di gala. Sei persone e un carico di roba sulle spalle della macchina, che non pareva accorgersene troppo. Correvamo, come al mattino, lungo i binari. Il capostazione consultava ad ogni momento l'orologio: aspettava due treni, uno da Tankoy, uno da Missowaja. Ad un passaggio al livello ci fece lasciare la ferrovia per riprendere la strada maestra. Forse voleva dimostrare la sua perfetta buona fede nel consiglio che ci aveva dato al mattino. Ai ponti gli operai scendevano e correvano a ispezionarli. Quando il loro giudizio era dubbioso, il capostazione gridava:

— Avanti! Alla massima velocità!

E ci slanciavamo con tutta la forza. Per i ponti in piano, quelli che non avevano " schiena d'asino ", il consiglio era eccellente. In due, tre secondi ci trovavamo dall'altra parte, e la resistenza d'una tavola o d'una trave è in ragione inversa del tempo. Ogni parte del ponte non sopportava che per un attimo quasi incalcolabile il peso dell'automobile, e non aveva il tempo di spezzarsi. Ad ogni ponte superato, il nostro pilota esternava rumorosamente la sua soddisfazione, batteva le mani, gridava comandi entusiastici come un ufficiale sul campo di battaglia:

— Avanti! Coraggio! Forza!

Sopra un rivoletto dovemmo costruirci una passerella. Fu l'affare di cinque minuti. Udimmo passare il treno di Missowaja, e poco dopo arrivammo ad un altro incrocio a livello. Il capostazione voleva continuare a comandare la sua battaglia sulla

vecchia strada, ma i due operai, mandati in esplorazione, tornarono dicendo che su quel tratto tutti i ponti più grandi erano crollati. E ci rimettemmo a galoppare sulle traverse della linea. Tankoy si avvicinava. Ad un nuovo passaggio a livello un guardiano ci corse incontro facendo dei segnali. Raggiuntici, tutto ansante, ci gridò:

— Uscite! Viene il treno! È partito da Tankoy!

L'automobile fa per uscire, presso alla casetta cantoniera,

Qui [illegible]

ma in quel punto le traverse sono sospese. le ruote [illegible], e tutti gli sforzi del motore sono impotenti a smuovere la pesante vettura. Gli uomini spingono, ma inutilmente. Bisognerebbe sollevare la macchina. Udiamo il rischio del convoglio che si avvicina, nascosto a noi da una volata. Non c'è tempo da perdere. Con delle vecchie traverse, che erano ammucchiate lì a fianco della linea, si cerca [illegible] le ruote dei piccoli piani inclinati che le aiutino a salire fuori dalla [illegible]. Il motore palpita violentemente. Intanto udiamo il rumore del convoglio e ne vediamo lontano il fumo fra gli alberi. Bisogna [illegible]

— Scenda adesso, lei che non può saltare, scenda!

Ma le gambe mi rifiutavano per il momento il loro modesto e necessario aiuto. Fortunatamente un'ultima spinta concorde e poderosa trasse l'automobile fuori dai suoi alveoli, e fuori dal pericolo. Lasciammo passare il treno — era un vilissimo treno merci, assolutamente indegno dell'onore di schiacciarci — e proseguimmo il viaggio sulla linea. Un'ora dopo giungevamo a Tankoy, tutta nuova, che offriva un panorama di tetti fiammanti. Era tardi. Il cielo s'era fatto grigio, nuvoloso ed oscuro. Faceva freddo.

La popolazione conosceva già la nostra avventura del ponte, ed era venuta a vederci arrivare. Tutti ci salutavano gravemente. Alcuni giovani arrivarono fino all'applauso. La strada era tenuta sgombra da soldati armati di fucile. Un ufficiale di polizia si appressò salutando, e consegnò al Principe una carta; era il permesso formale del Governatore generale della Siberia di percorrere tutta la linea ferroviaria fino ad Irkutsk, permesso che era stato mandato telegraficamente a Missowaja per risparmiarci di aspettare la posta.

Stabilimmo il nostro quartier generale nel *buffet* della stazione, e avanti ad una buona e meritata bottiglia di champagne discutemmo i nostri piani. Dovevamo continuare a percorrere la strada ferrata? Ne avevamo percorsi sessanta chilometri. Il viaggio non presentava nessuna difficoltà; era d'una semplicità banale. Da Tankoy non avremmo avuto più nemmeno l'emozione del sopraggiungere dei treni, perchè l'automobile sarebbe entrata ufficialmente in servizio come un convoglio facoltativo. C'informammo se fosse stato possibile riprendere da Tankoy l'antica strada maestra. Le notizie che raccogliemmo subito non ci lasciarono alcuna speranza: la strada praticamente non esisteva più. Tutti i ponti erano distrutti. Ora, la pista ferroviaria era una facilitazione: il *ferry-boat* ne era un'altra. Non potendo seguire la strada maestra dovevamo ricorrere ad una delle due. Perchè la linea ferroviaria piuttosto del battello? Noi eravamo arrivati all'estremo lembo del

lago. Non v'erano più avanti a noi che 40 chilometri d'acqua. Potevamo certo senza rammarico traghettare quello stretto, come avremmo traghettato un fiume. Decidemmo d'imbarcarci. Ma per prendere il battello su quel breve braccio di lago ci si presentava una grave difficoltà: il porto di Tankoy è unicamente porto militare.

Da quando fu compiuta la ferrovia intorno alla riva sud del lago, i passeggeri non possono più imbarcarsi sui grandi *ferry-boats* dello Stato. Sono obbligati a servirsi del treno, o di battelli privati fuori dei porti di Baikal e di Tankoy. Quella linea di navigazione, con i suoi immensi vapori taglia-ghiaccio, rimase al servizio esclusivo dell'esercito. La legge non soffre eccezioni. Navi e approdi divennero di colpo " segreto militare „. Persino ai funzionari ed alle loro famiglie è negato il permesso di avvicinarli. Potevamo sperare di esserne autorizzati noi, stranieri? Tentammo: telegrafammo ancora ad Irkutsk. Avevamo un vago timore di riuscire alquanto importuni alle autorità, ma la colpa, dopo tutto, era dei ponti.

Ricevevamo molte visite di piccoli funzionari nel nostro quartier generale, gentili, servizievoli, pronti a correre per noi al telegrafo, a cercarci delle informazioni. Ci domandavano anche loro se eravamo stati mai assaliti, e alla risposta negativa mostravano una soddisfazione non esente da sorpresa. Questa domanda ci fu rinnovata ovunque, attraverso la Siberia, anche da ufficiali di polizia, anche da governatori, e tutti si stupivano che per lo meno non fossimo stati derubati dai *mujik*. Io credo che le classi dirigenti russe non conoscano il *mujik*, che ne siano così separate da non sapere come esso vive e che cosa pensi; che abbiano di lui un concetto tradizionale, e falso. Esse ne parlano come d'un essere temibile e stupido, d'una bestia che bisogni spaventare per non esserne spaventati. Noi abbiamo avuto più contatto col *mujik* di tanti funzionari che lo governano, e perciò sentiamo per lui simpatia e stima. Credo anche un'altra cosa: che la Siberia sia misconosciuta nel mondo ufficiale; che

se ne sappiano le cifre ma non le idee; che se ne conoscano le ricchezze inerti ma non le energie; che si confonda il siberiano di ieri con quello d'oggi, e non si preveda il siberiano del domani. La Siberia riserba delle grandi sorprese. L'asserzione dei siberiani colti che " la Siberia è la parte più progredita dell' Impero russo „ potrà diventare una verità. È quello un paese che s'è popolato di esiliati, cioè d'intelligenti, d'emigrati, cioè di gente d'iniziativa, e di cosacchi, cioè di audaci. Vi sono gli elementi d'un popolo scelto. Esso accoglie macchine e idee moderne. La ferrovia transiberiana, costruita unicamente per la conquista, ideata come una strada militare, produce sul suo passaggio una lenta e inaspettata rivoluzione. Ma io divago.... torniamo nel *buffet* della stazione di Tankoy.

In quel *buffet*, ad un certo punto entrò un gruppo d'una quindicina d'uomini, i quali, ad onta dei grossi cappotti del paese, degli stivali alla cosacca, dei berretti di pelo, avrebbero rivelato ad un miglio di distanza che non erano russi. Come non riconoscerne di colpo la nazionalità guardando i loro occhi neri e vivaci, le loro fisionomie espressive, le loro gesticolazioni impetuose? Ci rivolgemmo a loro con lieta meraviglia:

— Come mai qui? — chiedemmo salutandoli — Tanti italiani in quest'angolo della Transbaikalia?

— Lavoriamo in una miniera di carbone, vicino; abbiamo saputo del vostro passaggio, e siamo venuti a salutarvi. Bravi! Viva l'Italia!

Le domande e le risposte incominciarono ad incrociarsi:

— Un duro viaggio, eh?

— Venite dunque da Pechino? Io ci sono stato quando lavoravo sulla ferrovia di Pao-ting-fu.

— Conosciamo le strade cinesi! Siamo stati un anno a far ponti sulla linea della Manciuria.

— A far ponti?

— Sì. Ponti ferroviari.

— Ma non lavorate in una miniera?

— Vi lavoriamo aspettando la costruzione della ferrovia ell'Amur. Pare imminente.

— La miniera è povera.

Un aspetto della Taiga.

— Abbiamo lavorato anche su queste linee. Lavori in muratura.

— E tunnels.

— Ma come siete venuti a finire quaggiù, nell'estrema Siberia?

— Lavorammo alla costruzione delle ferrovie rumene, poi in

quelle del Caucaso, poi in quella del Turkestan, poi in Siberia, in Manciuria, nella Cina centrale. A proposito, sapete nulla su quella dell'Amur?

— E non tornate in Italia?

— Certo, diamine!

— Lavoriamo per questo!

— Non ci mancherebbe altro, rimanere in Siberia!

— A farci gelare il naso.

Ci attardammo con quella moderna compagnia di franchi muratori, che gira il mondo costruendo ferrovie come sei secoli fa le sue consorelle giravano l'Europa costruendo cattedrali. Poi c'incamminammo verso il teatro per dormire.

Dormire al teatro è un'abitudine abbastanza diffusa, ma durante lo spettacolo. Per noi era un'altra cosa. Il piccolo teatro di legno di Tankoy si trovava in un periodo di riposo, e la polizia, mancando un albergo, aveva fatto mettere tre letti sul palcoscenico, destinandoli al nostro sonno. Il teatro era illuminato ad elettricità, tutto addobbato per una prossima recita di ferrovieri dilettanti. Il telone era sollevato, le batterie della ribalta c'inondavano di luce (impazzimmo poi per un'ora a cercare l'interruttore) e in mezzo a tutto quello splendore, noi tre che ci spogliavamo e ci coricavamo, sospirando e gemendo per le nostre ammaccature che doloravano ad ogni gesto, pareva che recitassimo qualche scena da *pochade*.

Fuori passavano e ripassavano sentinelle armate di fucile. Tankoy vigilava, come se aspettasse per quella notte un assalto di " quei di Sakhalin ".

CAPITOLO XIV.

NEL GOVERNATORATO D'IRKUTSK

Attraverso il Baikal — Sulle rive dell'Angara — Irkutsk — Campagne fiorite — Sui fiumi — I forzati — Zima — Automobili e teleghe — Le antiche stazioni di tappa — Nischne-Udinsk — Difficoltà telegrafiche.

Il permesso di traversare il lago sopra uno dei *ferry-boats* dello Stato ci fu concesso telegraficamente. Alle tre pomeridiane del primo luglio, c'imbarcavamo sul grande vapore taglia-ghiaccio " Baikal „. Pioveva sempre. Tankoy scomparve presto nella bruma grigia. Dall'alto ponte del battello guardavamo allontanarsi e impallidire l'alta gettata fatta di travi, i fari bianchi, i grandi macchinari d'ormeggio (creati per fare dei battelli una cosa sola con la riva e riunire i binari dell' ampia stiva alla ferrovia), i tetti nuovi delle caserme e degli uffici sormontati, come da un grand'albero di nave, dall'elevata antenna di un telegrafo senza fili. Ossequienti alla legge, noi avevamo sepolto le macchine fotografiche in fondo al bagaglio. Eravamo stati avvertiti che era proibito severamente ritrarre immagini d'edifici militari, di opere portuarie, di battelli, di ponti e di lavori ferroviari, e di altre cose che tutti possono vedere. Strano paese quello, dove si proibisce la fotografia e si permettono le armi a fuoco. Vi è rimasto dopo la guerra una specie di terrore dello spionaggio. Si raccontano storie strabilianti di spie giapponesi dotate di fantastiche virtù di trasfor-

mazione. E ci è avvenuto, a noi, con le nostre stature e le nostre fisionomie, d'esser presi per dei giapponesi da qualche *mujik* che ce lo diceva con la più grande sincerità.

Il freddo e la pioggia ci scacciarono dal ponte. Il capitano, un gigantesco russo delle provincie baltiche, c'invitò a prendere il thè nel salone. Eravamo i soli passeggeri a bordo. La traversata non durò che due ore. Alle cinque ci trovavamo, sulla riva sinistra dell'Angara, ormeggiati ad un'altra gettata, vicino ad un'altra stazione ferroviaria: eravamo a Baikal. La strada per Irkutsk è alla destra del fiume; si passa da una riva all'altra su delle grandi barche da carico rimorchiate da vaporini. La nostra automobile, scesa dal *ferry-boat*, attraversò con le sue forze i binari della stazione, passò fra depositi di carbone e di legname, e andò a fermarsi, con abile manovra, a bordo d'una chiatta in partenza, mentre l'inseguiva una folla curiosa di soldati, di facchini, di *mujik*, di straccioni.

V'erano dei strani tipi fra quella gente, che non si poteva indovinare cosa fossero: degli accattoni con visi da gentiluomini. Uno di questi ci dava cortesemente indicazioni sulla strada:

— Fino a Krasnojarsk, discreta; in qualche punto eccellente, come da qui a Nischne-Udinsk. Vicino a Tomsk, cattiva. Più in là buona. Da Omsk agli Urali, quasi tutta steppa buonissima....

— Come fate a conoscerla così bene? — gli domandammo.

— Lo conosco passo a passo, io, il " Moskowsky Trakt "! — esclamò ridendo. — Passo a passo. L'ho percorso tutto a piedi!

La folla rise rumorosamente. Qualche voce affermò:

— Anche io!

— Per venir qui? — chiedemmo.

— Eh, si.... Ne avrei fatto volentieri a meno!

Le risa si rinnovarono.

— Qual'è il vostro mestiere?

— Il mio mestiere? Adesso? Quel che càpita. Il facchino, il tagliaboschi, il manovale ferroviario.... si mangia.

— E una volta?
— Una volta?... Non me ne ricordo più!

Un'occhiata alla Taiga.

E alzò le spalle con quel gesto così comune e caratteristico dei russi, che significa: *Nitchevò!* — " Che importa! „

Erano le sei e mezza quando approdammo a Listwinitschnoje, dall'altra parte dell'Angara, il grande emissario del lago che porta le sue acque al Jenissei dopo un corso di quasi duemila chilometri. Listwinitschnoje, nell'aria brumosa, stretta fra oscure colline

boscose e il lago, distesa sulla sponda, internata in parte in una angusta valletta, con le sue piccole case di legno, ci apparve nell'insieme stranamente simile ad una città giapponese. Eravamo sbarcati, e stavamo per partire alla volta d'Irkutsk — lontana 60 verste —, quando una giovane signora si fece largo fra la folla adunatasi intorno a noi, e ci gridò:

— *Ah, Messieurs, Messieurs! Vous n'allez pas repartir tout de suite!*

— *Mais... oui, Madame!*

— È impossibile! Dovete fermarvi un'ora almeno. Un'ora soltanto, *voyons!*

Alla vista della bandiera essa rimase dubbiosa.

— Non siete francesi? — ci domandò.

— No, signora. Siamo italiani.

— Italiani?.... Ebbene, fermatevi.... un minuto!

Essa sembrava molto rattristata dalla conoscenza della nostra nazionalità. Era una signorina francese, istitutrice in una ricca famiglia siberiana. Aspettava ansiosamente l'arrivo delle automobili francesi, con quella febbre che conosce chi vive lontano dalla patria. Cercammo di consolarla del disinganno che le avevamo involontariamente procurato — e che pareva l'addolorasse come un disastro nazionale — spiegandole che l'essere noi i primi a sbarcare a Listwintshnoje non aveva proprio niente di vittorioso. Le dicemmo quanto sapevamo dei nostri colleghi: e cioè che avevano trascorso quella notte a Kabansk, villaggio situato fra Verkhne-Udinsk e Missowaja, che forse a quell'ora si trovavano già sulla riva del lago, e che probabilmente l'indomani essa li avrebbe veduti sbarcare e incamminarsi verso Irkutsk, dove senza dubbio ci avrebbero raggiunti. Noi avevamo infatti perduto quattro giorni nei nostri tentativi di girare il lago, e da Tankoy avevamo creduto bene di avvertire telegraficamente i colleghi dell'inutilità e soprattutto dei pericoli della nostra impresa.

La signorina, rasserenata sorrise, e ci disse:

— Grazie, grazie infinite!.... Aspettate un istante.

Si allontanò di corsa, e comparve con gran mazzo di fiori che ci diede esclamando:

— Li ho colti io, nella foresta. Graditeli. Ed ora buon viaggio. A rivederci!

Un minuto dopo fuggivamo sulla via d'Irkutsk, con l'automobile tutta infiorata. Ma poco lontano dal villaggio trovammo la strada chiusa da una barra, vigilata da un doganiere. A quella barra finisce il regime delle tariffe doganali di favore del quale gode la Siberia Orientale. Fummo fermati, interrogati da ufficiali. Essi non avevano ricevuto l'ordine di lasciarci passare: Kiakhta non aveva loro comunicato nulla: noi non possedevamo alcun documento che provasse il nostro diritto d'esenzione. Gentilmente fummo invitati ad aspettare l'indomani per proseguire il viaggio, quando l'ufficio delle Dogane d'Irkutsk avesse fornito spiegazioni. Tutte le nostre insistenze erano inutili. L'esibizione dei passaporti lasciava la dogana di Listwinitschnoje perfettamente indifferente e irremovibile. Tentammo un ultimo mezzo. Meraviglia! La barra si sollevò, la guardia si mise sull'attenti, gli ufficiali sorrisero cerimoniosamente salutando con la mano alla visiera, e dicendo:

— Passate pure! Buon viaggio!

Che cosa era successo? Silenziosamente Borghese aveva mostrato due carte, le due carte magiche: la lettera del Ministro dell'Interno e quella del Direttore della Polizia. Non ci facemmo ripetere due volte l'invito, per paura d'un pentimento, e filammo a tutta velocità.

La strada era buona. Ce lo aveva detto il comandante del rimorchiatore:

— Su quella strada passano tutti i giorni dei funzionari che vengono da Irkutsk a Listwin per gli affari del porto e della dogana. Dove passano i funzionari la strada è sempre ben tenuta!

Correvamo sulla verde riva dell'Angara, le cui acque impetuose hanno in vicinanza del Baikal due virtù insolite nei fiumi siberiani: non gelano mai, e si mantengono estate e inverno ad una temperatura costante di quattro gradi. Andavamo velocemente.

ma fummo fermati da un incidente poco piacevole. Durante una discesa, Ettore osservò:

— Sento che la macchina fatica.

— Possibile! — esclamò il Principe — La strada scende e dovremmo andare senza motore.

— Credo che il freno si sia stretto.

— Ferma! Guardiamo.

Altro che stretto! Ci trovammo circondati da una nube di fumo e da una puzza d'olio cotto. Il grasso del freno bruciava e le fiamme investivano il macchinario dei cambi di velocità. Dovevamo forse l'inconveniente a qualche guasto prodotto dalla caduta. Il freno a pedale — che con un sistema analogo al Westinghouse funziona potentemente sul cardàno — non ubbidiva più bene, rimaneva serrato, e per l'attrito sviluppava tanto calore da incendiare le materie lubrificanti. Per fortuna v'era acqua nei fossati e anche nelle pozze della strada, e potemmo spegnere subito il fuoco. Allentato il freno, partimmo. Pioveva sempre, e, come sulla strada di Missowaja, ci andavamo ricoprendo di fango. Il giorno declinava lentamente. Alle nove v'era nel cielo quello strano chiarore delle sere boreali, che sembrano senza fine, crepuscoli lunghi e tristi, vere agonie del giorno. Un'ora dopo potevamo ancora scorgere la strada che si stendeva fra grandi ombre d'alberi. Sopra una ripida salita l'automobile si fermò. Eravamo a sei verste da Irkutsk della quale vedevamo lontano dei lumi, un punteggiamento indistinto nella notte.

Una fangaia profonda ci tratteneva. Tornammo indietro, provammo in più modi a superare quel passo, sforzammo il motore, cercammo di camminare a zig-zag, ma inutilmente. La vettura scivolava, come in quella salita incontrata vicino a Verkhne-Udinsk. Da mezz'ora ci accanivamo in quel lavoro, quando intravvedemmo delle vetture che camminavano sopra l'alta banchina fiancheggiante la strada. Vedevamo le teste dei cavalli e i *duga* profilarsi nel cielo. Erano molte vetture, che si fermarono. Fra lo strepito del motore udimmo delle voci chiamare; chiamavano per nome:

— *Kniatz* Borghese! *Kniatz* Borghese!

— Chi è? — chiese il Principe.

— Non si passa sulla strada! Ridiscendete fino in fondo, e dirigete la macchina sulla banchina. Nella strada s'affonda!

— Grazie. Chi siete?

— Siamo d'Irkutsk. Veniamo incontro a voi.

Poco dopo stringevamo delle mani, nella penombra, e ascoltavamo le più cordiali espressioni di benvenuto. Un signore s'offrì

Nella Siberia. — L'automobile imbarcata per la traversata di un fiume.

come pilota, e s'insediò con noi. Il pilota si chiamava Radionoff, era uno dei più ricchi mercanti d'Irkutsk, proprietario di battelli a vapore sul Baikal e sull'Angara, ed uno dei membri più entusiasti del Comitato russo della Pechino-Parigi. Ci condusse ad Irkutsk, e poi attraverso le vie deserte della città, sul fango delle quali tremava il riflesso dei rari fanali, fino ad un recinto bianco con un cancello verde; e chiamò qualcuno. Comparve un colosso che spalancò il cancello. Entrammo in una specie di giardino, intravvedemmo degli alberi, ci fermammo avanti ad una bella casa bianca dalle finestre illuminate che gettavano il loro chiarore

sulle fronde. E, come nei romanzi, il signor Radionoff scendendo esclamò:

— È qui.

— Dove siamo?

— In casa mia, cioè in casa vostra. Il bagno è pronto. Le vostre camere sono in ordine. Il pranzo sta cuocendosi.

Ricevemmo in quella casa bianca un'accoglienza sontuosa e cordiale, l'ospitalità piena e franca di chi offre tutto quello che può e l'offre volentieri. A mezzanotte arrivarono degli amici per quel pranzo che stava cuocendosi. L'ora potrà sembrare poco adatta a chi non conosce l'estate russa, implacabile stagione di luce nella quale alle undici di sera non è ancora notte e alle due del mattino è già giorno. Vennero degli ufficiali, dei commercianti, dei funzionari. E ci trovammo fra loro come se ci fossimo conosciuti sempre. Vi è qualche cosa nel carattere slavo che lo fa somigliare al carattere latino: l'affabilità espansiva e la confidenza generosa.

A Irkutsk trascorremmo un incantevole periodo di riposo. Veramente la parola " riposo „ è esagerata; ma riposarsi spesso soltanto vuol dire cambiar lavoro. Correvamo Irkutsk in lungo e largo, per le grandi strade dall'acciottolato gibboso, fiancheggiate da palazzoni malinconici e presuntuosi, per le immense piazze impaludate dal fango, per i quartieri dei mercati, tutti di legno come enormi baraccamenti d'una fiera perpetua; andavamo da una banca a un magazzino, da un magazzino al telegrafo, dal telegrafo ad un ufficio governativo; avevamo informazioni da chiedere, conti da regolare, cento cose da acquistare per rifornire il nostro guardaroba che l'olio della macchina aveva rovinato. Guardavamo con curiosità il movimento di quella città che si dà l'aria d'una capitale, e che lo è un poco. Essa governa un paese grande venti volte la Francia; domina popolazioni di tutte le razze; per le sue vie, nella folla slava s'incontrano buriati che vengono dalla Transbaikalia, kirghisi che vengono dalle steppe, tungusi scesi dalle tundre, e circassi, e tartari, e armeni, e ebrei. È una città occi-

dentale e orientale nello stesso tempo, nella quale gli affari arrivano presto e le mode tardi; in essa si ritrovano intatti dei costumi dell'antica Russia conservati da uomini dalle audacie nuove.

L'associazione dei ciclisti volle riceverci nel suo velodromo, al di là dell'Angara, dove arrivammo dopo aver attraversato uno dei più grandi ponti di barche che esistano al mondo. La pioggia e il freddo guastarono la festa ma non intepidirono l'ospitale entusiasmo. Le bandiere e gli stendardi profusi in nostro onore si afflosciavano melanconicamente sotto l'acqua gelida, ma per contrapposto all'acqua esterna scorrevano vini generosi in tutte le gole e gli animi s'illuminavano e si scaldavano del più bel sole spirituale. Dei valorosi trovarono il coraggio per montare in bicicletta e svolgere un programma di corse che seguimmo con intenso interesse, mentre una musica militare faceva echeggiare fino alle lontane rive del fiume le più accese melodie guerresche. E alla notte eravamo ancora per la città. Siamo stati condotti al teatro prima, al *café-chantant* poi (lo spettacolo dei *cafés-chantants* in Russia non incomincia che dopo la mezzanotte), e quindi a cena, perchè così vuole l'uso — e " paese che vai usanza che trovi „. E dopo aver gustato dei gamberi venuti da Mosca e del caviale arrivato da Kazan, siamo stati condotti in un altro *café-concert* ad udire dei cori russi, le famose canzoni dell'Ukrania, che vi si eseguiscono *sur commande*. Finiti i cori, perchè non comandare anche delle danze della Piccola Russia? Assistemmo alle danze. Il giorno era chiaro quando ci fu offerto il " bicchiere della staffa „, così detto forse perchè è precisamente quello che fa perdere le staffe. Tornammo a casa in *isvoshchik*, all'alba del 3 Luglio, mentre la città cominciava a svegliarsi. Il nostro " riposo „ d'Irkutsk finiva.

Poche ore dopo, alle undici del mattino, lasciavamo Irkutsk circondati da una scorta d'onore di ciclisti. L'automobile s'era rifornita di benzina e di lubrificanti, e s'era trasformata con una minuziosa *toilette* esterna. Ettore l'aveva lavata al potente getto

d'una pompa da incendi, e tutti i fanghi della Cina, della Mongolia e della Transbaikalia erano caduti sotto a quell'impetuoso torrente d'acqua. Ma l'automobile anche lavata, non aveva riacquistato il suo colore primitivo; le intemperie le avevano dato una fosca tinta; come noi essa aveva mutato di pelle; si era fatta opaca, rozza, mostrava a nudo le ammaccature e le screpolature; era più brutta, ma sembrava più forte. Per abbellirla Borghese fece chiamare un pittore da insegne e gli ordinò di dipingere sui fianchi della macchina due grandi scritte bianche: PECHINO-PARIGI. L'iscrizione sfortunatamente aveva l'aria d'una ditta da bottega: era meglio l'automobile sporca. A Irkutsk ci disfacemmo d'una parte del bagaglio, e fu sgombrato e reso abitabile il terzo sedile, quello posteriore, destinato a me. Ma fu occupato dal signor Radionoff che desiderava accompagnarci per un pezzo di strada. Egli vi penetrò (la manovra non era facile poichè bisognava scavalcare i serbatoi) stringendosi al fianco un grosso pacco incartato che scoprimmo poi contenere dei viveri. Il nostro amico aveva visto avvicinarsi il mezzogiorno, e non aveva come noi l'abitudine di dimenticare la colazione.

Prima della partenza un telegramma da Missowaja ci portò le ultime notizie delle altre automobili. Esse erano giunte a Missowaja il giorno prima, e a quella stazione avevano preso il treno direttamente per Irkutsk.

Attraversammo il gran ponte di barche, superammo un paio di verste per terreni vaghi nei quali l'automobile minacciò più volte di affondare — in vicinanza delle città siberiane la viabilità è sempre orribile — e verso mezzogiorno arrivavamo al principio della strada buona nella quale tutti i ciclisti, e tutte le *iswoshchik* che portavano i nostri compagni di " riposo „, ci avevano vergognosamente preceduto. Ci scambiammo dei saluti, scoppiarono degli hurrah!, e tutti i berretti si agitarono in aria mentre la nostra macchina si slanciava velocemente lontano.

Se il freddo non fosse stato troppo pungente, un freddo straor-

dinario anche per la Siberia in estate, avremmo trovato deliziosa quella nuova fase del nostro viaggio. La strada ci permetteva di mantenere una velocità media di trenta chilometri all'ora. Costeggiavamo la riva sinistra dell'Angara, maestoso, dalle acque purissime e veloci. Irkutsk spariva a poco a poco nell'ampia vallata ubertosa, e finimmo per non vederne più che le chiese, grandi e numerose: una folla di cupole, di cuspidi, di pinnacoli, che rimanevano ancora a biancheggiare nella verde lontananza quando le abitazioni cittadine erano già scomparse.

In Siberia. — Come s'imbarcava l'automobile per attraversare un fiume.

Il paesaggio acquistava al nostro sguardo una linea più dolce. La campagna scendeva piano piano con il discendere dell'Angara. Le brusche montuosità che circondano il lago Baikal declinavano in ondeggiamenti sempre più lievi; si sentiva che andavano a spegnersi nelle pianure sconfinate della Siberia centrale. Lasciavamo dietro di noi le ripide montagne che si accavallano all'orizzonte simili a grandi marosi immobili, ed avevamo — come quando ci avvicinavamo alla Mongolia — l'impressione d'una tempesta che si andasse calmando. La strada cominciava ad avere lunghi tratti piani e dritti, nei quali potevamo fuggire alla velo-

cità di 40 e anche di 50 chilometri, fra praterie verdi e folte, screziate e striate da fioriture gialle e bianche, costellate dagli stessi vividi fiori delle Alpi, e popolate da mandrie di buoi e di cavalli vigilate da mandriani dalla tunica asiatica e dal berretto di pelo da cosacco. La pastorizia è laggiù ancora l'occupazione esclusiva dei semibarbari, di meticci che hanno un po' dello slavo e un po' del mongolo.

Il signor Radionoff, che per la prima volta s'iniziava alle vertiginose delizie della velocità, mandava gridi di meraviglia, d'entusiasmo e di piacere. Ad ogni volata ripeteva ferventemente il proposito di acquistare un'automobile. La voleva subito; l'avrebbe ordinata appena tornato a casa; avrebbe telegrafato; intendeva averla come la nostra, precisa. Dopo un po' il suo entusiasmo si calmò; il nostro ottimo compagno s'era fatto taciturno: aveva aperto il pacco della colazione. Senza dir niente ci passava dei cibi; vedevamo comparirci vicino al viso la sua mano con un enorme *sandwich*, che afferravamo facendo un cenno di ringraziamento e divoravamo; appena il *sandwich* era sparito, ricompariva la mano con una nuova porzione. Pareva la mano della Provvidenza. Le sue provviste dovevano essere inesauribili, poichè finì prima il nostro appetito di loro.

Passavamo per numerosi villaggi, cinti dalle loro staccionate, con i cancelli che barravano la strada. Al di sopra dei tetti di legno si levavano le sottili aste dei pozzi, tutte eguali, alte, inclinate; si sarebbero dette delle lunghe lance lasciate fuori dagli usci troppo piccoli. Alcuni di quei villaggi erano cosacchi: sulle case sventolavano piccole bandiere rosse o bianche con dei numeri. Ogni finestra aveva i suoi fiori: le nere isbe se ne erano ornate per festeggiare la breve primavera. Il siberiano adora i fiori, e, per quanto povera, la sua casa ha sempre dei vasi di gerani, di garofani, di oleandri, che prosperano al calore della stufa. Il fiore rallegra la nudità dell'isba. È amato perchè raro, ed anche perchè quelle piante che bisogna curare tengono compagnia nei lunghi, silenziosi e bianchi mesi dell'inverno, quando il freddo e

la neve interrompono ogni lavoro e bloccano gli abitanti nelle loro case. Il *mujik* pone una cura costante all'abbellimento della sua abitazione; distende rozzi tappeti sul pavimento, riempie le pareti di vivaci immagini, d'iconi, di ritratti imperiali, dispone tutto con ordine; il samovar lucido è posto sopra un tavolo vicino ad una finestra perchè sia veduto dalla strada; intorno al samovar i bicchieri e i piattini; sopra un mobile d'onore tutte le cose preziose della famiglia, tazze di porcellana, piatti dipinti che servirono alle nozze, una lampada votiva sempre accesa: alle finestre cortine di percalle. Vi è in quelle case un senso d'intimità raccolta e contenta, che non esiste in paesi ove nella casa non si vive molto perchè il sole è caldo anche nell'inverno, l'aria è dolce, e si sta bene all'aperto.

Siamo arrivati sulla riva destra d'un fiume, il Suchuja. È un fiume doppio, diviso da una lista di terra nel mezzo: una metà si passa a guado, l'altra metà in battello. Molti fiumi siberiani hanno così una parte profonda e una parte bassa; sono insidiosi da un lato e benigni dall'altro. Alcuni di questi hanno un ponte per traversare la zona migliore e una barca per traversare il resto, nel quale si adunano tutte le furie e tutti i pericoli della corrente. Un ponte intero non resisterebbe alle piene. Un grande battello ci ha tragittato. Non è stato facile portarvi l'automobile; abbiamo dovuto rinforzare la passerella sulla quale Ettore ha spinto la macchina velocemente con la sicurezza e l'esattezza dimostrata già sulla Selenga. Poi abbiamo finito col far pratica di questi imbarchi. Traversammo su battelli, qualcuno vecchio e sbilenco, una quantità d'altri fiumi, grandi e piccoli, l'Ospin, il Bjelaja, il Salarin, l'Oka, portanti le loro acque ad ingrossare l'Angara nel suo cammino verso il Jenissei.

Sui barconi, insieme all'automobile, tragittavano teleghe provenienti dai mercati vicini, e ci trovavamo in mezzo alla caratteristica folla dei campagnoli siberiani, che ci salutavano rispettosamente e scambiavano fra loro strane osservazioni. Fu sopra uno di quei battelli che ci sentimmo domandare se eravamo giap-

ponesi. L'uomo che aveva espresso questo sospetto sulla nostra origine, spiegò:

— Credevo foste giapponesi, perchè queste macchine in Russia non ci sono, e voi venite da quella parte. — E accennò l'oriente; poi aggiunse: — Dicono che i giapponesi abbiano tutte le macchine che sono state inventate.

Sull' Oka, un vecchio *mujik* mormorò al barcaiuolo:

— Riavremo presto la guerra!

— Perchè, padrino?

— Ecco che ispezionano il paese! — e accennava a noi, scuotendo il capo pensosamente.

Che cosa avrà mai egli imaginato del nostro essere e del nostro viaggio? E chi sa che opinione si facevano dell'automobile tutti i pacifici abitanti dei villaggi. Alcuni esprimevano una meraviglia intensa, rimanevano storditi, si lasciavano cadere gli attrezzi del lavoro dalle mani. Altri accorrevano lietamente come al passaggio d'un innocuo fenomeno o d'una *troupe* di giocolieri ambulanti sulla loro *roulotte*. Qualcuno fuggiva. Le donne spesso ridevano da tenersi i fianchi, come avevano riso i mongoli presso Urga — il che potrebbe dimostrare che la donna è vagamente più barbara dell'uomo, che essa ha un'anima ancora un po' selvaggia. Ma quando ci fermavamo, tutti si avvicinavano rassicurati, e un minuto dopo trattavano noi e l'automobile con la più amichevole familiarità. I giovani ammiravano e facevano sensate domande sulla velocità e sulla forza della macchina.

Più volte trovammo la strada interrotta dai lavori della ferrovia. Si sta facendo un secondo binario della transiberiana; meglio ancora, si sta facendo una seconda linea transiberiana, della quale, probabilmente, chi viaggia in treno non si accorge. Perchè è una linea che ha un tracciato a sè, che si svolge indipendentemente dall'altra, che funzionerà per suo conto, raddoppiando i vantaggi della transiberiana ed evitando gl'inconvenienti di un doppio binario. Se un ponte crollerà, rimarrà intatto un altro ponte; nulla potrà interrompere interamente il servizio. La nuova linea

avrà le sue stazioni, il suo telegrafo, le sue cantoniere. Ad un certo punto abbiamo veduto uno spettacolo che ci lasciò una impressione sinistra.

Un vecchio *Starosta* siberiano.

Sopra una banchina della nuova ferrovia lavoravano centinaia d'uomini in uniforme grigia. Li scambiammo per soldati. Credevamo di riconoscere nella loro la nuova uniforme di guerra. Ma appressandoci ci siamo accorti che ognuno aveva una catena dalla cintura al piede. Delle sentinelle, armate di fucile con la baionetta in canna, il cappotto gettato sulle spalle, una sigaretta alle

labbra, vigilavano intorno. Quando passammo vicino, gli uomini grigi sospesero il lavoro, e si sollevarono tutti per guardarci, silenziosamente; poi salutarono togliendosi il berretto. Avevano la testa rasata a metà, come una parrucca da *clown*, orrenda e grottesca. Provammo un senso di gelo nell'anima come ad una rivelazione triste, e mormorammo:

— I forzati!

Essi ci guardavano sempre. Eravamo lontani e ci guardavano ancora. Ci sentivamo inseguiti dalla loro attenzione fervida e silenziosa. Nelle loro immaginazioni noi rappresentavamo la *fuga*. Ricordavamo le terribili pagine di Dostoïewsky sulla " Casa dei morti „. Chi sa quale grande avvenimento rappresentava il nostro passaggio nella vita atrocemente eguale di quell'armento d'uomini cancellati dalla società, e che si chiamano con dei numeri.

Arrivammo alle sette della sera a Zima, con un tempo piovoso. Avevamo percorso 225 chilometri. Nel *buffet* della vicina stazione ferroviaria riuscimmo ad ottenere un *borsh* condito con panna acida e delle cotolette che dichiarammo insuperabili. Trovammo il nostro deposito di benzina e d'olio nella casa d'un mercante ebreo — agente della ditta Nobel — presso il quale passammo la notte.

Zima in russo significa inverno. Per conto nostro trovammo il nome deplorevolmente bene appropriato. A Zima il freddo era quasi insopportabile, e ci dicevamo scherzando:

— Verrà il mese di luglio!

Il curioso è che il mercante nostro ospite ci assicurava che fino a due giorni prima aveva fatto un caldo soffocante. Pareva proprio che il freddo volesse accompagnarci apposta attraverso la Siberia, per fare gli onori di casa.

Alle quattro del mattino eravamo già in marcia. Naturalmente il cielo era coperto, l'aria umida e gelida. Le pellicce non bastavano a ripararci, e ad esse avevamo aggiunto cappotti e impermeabili; eravamo gonfi come eschimesi. Da qualche giorno si ve-

rificava questo dispettoso fenomeno meteorologico: alla notte il tempo si rasserenava completamente; partivamo con la più bella alba del mondo; al levar del sole un po' di nebbia si mostrava a ponente, sorgeva, si faceva nuvola, ingigantiva, invadeva tutto, e incominciava a piovere. La trasformazione si operava in mezz'ora. Il cielo si spogliava di notte e si copriva di giorno, con una costumatezza eccessiva. Regolarmente l'occidente ci mandava incontro un temporale quotidiano. Era così che ci accoglieva. Ettore, il quale all'alba era sempre il più convinto che avremmo avuto " una splendida giornata ", non sapeva darsi pace del cambiamento; esclamava ogni tanto, indicando il ponente:

— Ma che è, la miniera delle nuvole? Non finiranno mai? — e concludeva melanconicamente: — Che paesi!

Incontravamo molti villaggi, e le strade erano abbastanza frequentate. Dovevamo star molto attenti ai capricci dei cavalli per non provocare disgrazie. La meraviglia paralizzava i loro guidatori. Avvenivano delle scene d'una comicità irresistibile. Un cavallo attaccato ad una telega, atterrito dalla presenza dell' automobile — che pure andava a passo d'uomo, come sempre quando incontravamo dei cavalli — s'impennò, rovesciò la telega, riversò in terra il carico e il *mujik* che guidava, e si diede alla fuga. Il brav' uomo, trovatosi involontariamente seduto al suolo, continuò a guardarci sorridendo come ci guardava prima della caduta, senza un pensiero per il suo carro e per la sua bestia, con l'aria di non essersi nullamente accorto del repentino mutamento di posizione. assorto, affascinato, e ci salutò quando gli fummo vicino:

— Salute! Da dove venite?

— Da Pechino.

Giunse le mani ed ammirò con la bocca aperta. Un contadino a cavallo fu preso dal ridere alla nostra vista; improvvisamente la sua cavalcatura atterrita, fece un voltafaccia, lo sbalzò di sella; egli si rialzò ridendo sempre e ci disse, tutto contento:

— Ah, va meglio un carro senza cavallo, che un cavallo senza carro! Ah, ah, ah!

Dobbiamo confessare che, con tutte le nostre cautele, la quantità di teleghe rovesciate era esorbitante. I cavalli avevano paura anche se l'automobile stava ferma; vedevano in essa chi sa quale belva divoratrice. E le teleghe, vetture strette per passare per tutto, alte per guadare, e leggiere per non affondare nel fango, hanno tutti i requisiti necessari per rovesciarsi con la massima facilità. Per di più i cavalli di contadini in Siberia non hanno morso; portano soltanto una sottile capezza. Aggiungete a tutto questo la stupefazione degli uomini. Essi si preoccupavano di una cosa sola: di capire che diamine fosse quel grosso mostro grigio oscillante e sobbalzante sulla strada. Non udivano niente, nè avvertimenti, nè consigli, e molto spesso dovevamo fermare, scendere, prendere i loro cavalli per la capezza, e condurli lontano.

Incontrammo una diligenza postale — un grosso tarantas — nella quale tutti, passeggieri e cocchiere, dormivano profondamente. I tre cavalli, spaventati, si trovarono d'accordo in una decisione prudente: quella di tornare indietro. Nessuno si svegliò. Sorpassammo il tarantas senza inconvenienti, e dopo vari chilometri, dalla vetta d'una collina, lo rivedemmo lontano, dietro a noi, che continuava a rifare tranquillamente trotterellando la strada già fatta; e non potemmo trattenerci dal ridere pensando alla sorpresa dei passeggieri e di quel cocchiere risvegliandosi dopo tanto cammino alla stessa stazione di posta dalla quale erano probabilmente partiti.

Spesso delle grandi mandrie di buoi o di cavalli riempivano la strada, e dovevamo aspettare che tutti gli animali passassero uno per uno, diffidenti, paurosi, restii, spinti dal pungolo dei mandriani galoppanti qua e là per rimbrancare le bestie che fuggivano. Non mancava varietà al nostro cammino. Per molti chilometri ci trovavamo fra boscaglie deserte, odoranti di resina. Ci sembrava di passare nel viale d'un immenso parco; tutto era in fiore, e i prati e le radure avevano ombre silenziose e invitanti. Quando vedevamo da lungi una valletta eravamo sicuri di trovarvi un villaggio.

I villaggi si rifugiano nelle valli per ripararsi dai venti impetuosi che soffiano dalle glaciali pianure del tundre al nord, e per avere dell'acqua. Le isbe si adunano in riva a limpidi ruscelli, sui cui bordi schiamazzano enormi branchi d'oche, destinate ad essere spedite gelate ai grandi mercati invernali della Russia. All'ingresso e all'uscita dell'abitato si leva un palo dipinto a striscie bianche e nere, e sul palo è inchiodata una tabella che porta scritto il nome del villaggio, la distanza del vil-

L'automobile affondata in un villaggio siberiano. — La popolazione si affretta al salvataggio.

laggio vicino, il numero dei focolari e degli abitanti: insomma un vero estratto di statistica per comodo dei funzionari che passano a raccogliere tasse o soldati. Una tabella indica la casa dello *Starosta*, un'altra la *Zemstwoskaya Dom*, cioè l'abitazione dove i funzionari in viaggio hanno diritto di alloggio. Vi è un'aria di militarizzazione in tutto ciò; pare che le case stesse siano arreggimentate, contate, messe in rango, e che, come le tende d'un accampamento, debbano trovarsi pronte a spostarsi e andare altrove al primo comando superiore. Si direbbe che non la necessità le abbia fatte sorgere, ma un ordine. I villaggi si trovano a distanze quasi

eguali — da venti a venti verste — e dànno l'idea di grandi corpi di guardia disposti sul Moskowsky Trakt. Prima di essere villaggi sono stati infatti delle tappe.

Fino a pochi anni fa, fino a che la ferrovia non ha attraversato la Siberia, essi segnavano le giornate di marcia dei convogli d'esiliati e di deportati, che ora il treno trasporta in vagoni carcerari dai finestrini ferriati. E ad una estremità d'ogni villaggio v'è ancora la stazione di tappa degli espatriati. È un grande edificio di legno, basso, quadrato, dalle finestre inaccessibili munite di solide inferriate, adiacente ad una corte chiusa da un recinto: nel recinto pochi edifici comuni, una scuderia forse, un ufficio, un dormitorio per i soldati; intorno delle garitte per le sentinelle. Ma ora le porte sono barrate con tavole; nessuno può varcarle, tutto decade, i tetti si sfondano, le garitte pencolano, le pareti si piegano infradiciando. Questi edifici vuoti e sfasciati fanno un effetto lugubre, come case *hantées*. Sembrano non soltanto abbandonati, ma fuggiti. Non è possibile guardarli con indifferenza. Sono sorti per albergare il dolore, e si pensa se di tutte le sofferenze e le angoscie che per tanti anni sono passate fra quelle pareti non sia rimasto niente, se quel senso di tristezza e di ripugnanza che si prova passandovi vicino non venga da qualche cosa di vivo e di accorato che è nell'aria, da una misteriosa emanazione di pianto, da un'eco indefinibile di voci disperate che le cose ripetono e l'anima sente.

Ogni villaggio, avendo un fiumicello, ci offriva un ponte da passare, e naturalmente un ponte di legno. Dopo la nostra caduta, avevamo per i ponti in genere una diffidenza rispettosa. Cercavamo di passarli alla maggiore velocità possibile, non tanto per il timore di vederceli crollare, quanto per evitare lo scricchiolio delle tavole. Ci era rimasta una invincibile antipatia per il rumore del legno che si rompe; era un senso tutto fisico, un vivido richiamo alla memoria istintiva. Lo scricchiolare di un pezzo di legno sotto alle ruote aveva la potenza d'un segnale d'allarme; il pensiero poteva essere altrove, e continuare anche ad essere

altrove, ma il corpo trasaliva e si metteva in guardia. E sui ponti, specialmente sui grandi ponti — quelli alti, scavalcanti burroni profondi, fiumi rapidi, precipizi — provavamo una curiosa soddisfazione, un piacere negativo, per dir così, che non mancavamo mai di constatare con qualche osservazione quasi involontaria: il piacere di non precipitare. Ci dicevamo:

— Se si sfasciasse questo ponte!

— Non la racconteremmo più.

— Ci troverebbero a pezzi.

E sembravamo tutti contenti di non essere laggiù, nel fondo che vedevamo sporgendoci a guardare al di sopra del parapetto per una invincibile attrazione, contenti soprattutto di non esservi a pezzi.

Verso le due e mezza del pomeriggio del 4 Luglio arrivavamo a Nischne-Udinsk, a circa 500 chilometri da Irkutsk. Fummo ricevuti dalla Polizia che ci aveva preparato un alloggio nel suo stesso ufficio. È inutile, certi onori non toccano che ai grandi uomini e ai delinquenti. Un gendarme ci fece il thè, un gendarme ci preparò i letti, un gendarme ci cucinò il pranzo. Era la forza addomesticata. Pensate, comandare un *menu* ad un *gorodovoi* sull'attenti! Lo straordinario è che il pranzo riuscì eccellente.

Mentre il Principe riceveva il comandante della Polizia e gli ufficiali, mentre Ettore, che aveva trovato pronto il deposito di combustibile e di lubrificante, nettava e nutriva la macchina, io sostenevo una lotta epica con l'ufficio telegrafico di Nischne-Udinsk, per riuscire a trasmettere il mio resoconto. Dopo i telegrafisti fumatori d'oppio di Hsin-wa-fu, non avevo più trovato un ufficio più singolare. Alla presentazione del dispaccio l'impiegato mi chiese:

— Che lingua è questa?

— Italiano — risposi.

— Non trasmettiamo l'italiano.

— Dovete trasmetterlo in forza delle convenzioni internazionali.

— Ma chi ci assicura che è italiano?

— Io.

— Non basta.

La pazienza stava per isfuggirmi, ma riuscii a riacciuffarla, e osservai con calma:

— Fate leggere il dispaccio a chi può capirlo.

— Nessuno può capirlo qui.

— Insomma! — gridai — volete o no trasmetterlo?

— Lo trasmettiamo come dispaccio scritto in codice.

— E sia.

— Le parole che hanno più di dieci lettere sono tassate doppie.

— E sia.

— Favoriteci il cifrario e la traduzione in lingua russa. Così vuole la legge per i telegrammi cifrati e in codice.

Era troppo. Andai in cerca di aiuti, e trovai il signor Radionoff, il nostro buon compagno di viaggio, che partito con noi per accompagnarci fuori d'Irkutsk mostrava un'apparente intenzione di non abbandonarci più. Lo trascinai al telegrafo, lo infiammai della mia esasperazione, perorammo in due, ma inutilmente. Allora ebbi una buona idea; presi un modulo, lo riempii di una protesta indignata e la feci telegrafare d'urgenza al Direttore generale dei telegrafi della Siberia a Irkutsk. Un'ora dopo la lingua italiana era ufficialmente riconosciuta a Nischne-Udinsk. Ma rimpiangevo di cuore, come giornalista, quei piccoli cinesi isolati nei lontani uffici di fango del deserto di Gobi, quei bravi telegrafisti dal codino i quali dovevano mettere in testa al mio dispaccio il N. 1, e lo spedivano senza un errore e senza un ritardo attraverso a tutti i cavi dell'Oriente.

Alla sera tardi l'amico Radionoff prese la risoluzione di abbandonarci. Il vento e gli spruzzi di fango gli avevano procurato una improvvisa flussione d'occhi, la quale non gli permetteva più di apprezzare i piaceri d'un prolungato automobilismo. Ci accomiatammo con un certo rimpianto da questo ospite squisito. Voleva

endere un treno della notte per Irkutsk. Nel salutarmi mi disse n aria di confidenza e di soddisfazione:

— Sapete, anche io sono un po' giornalista!

— Davvero?

L'*Itala* affondata in un villaggio siberiano è risollevata con un sistema di leve fatte di travi.

— Sì. Oggi ho mandato un dispaccio ai giornali d'Irkutsk. colo: " Sopra automobile Borghese giungemmo Nischne-Udinsk 2.35 viaggio splendido ".

— E basta?

— Oh, no! C'era anche la firma.

CANCELLED LIBRARIES

CAPITOLO XV.

NEL BACINO DEL JENISSEI

Nella « Taiga » — Kansk — La ruota incatenata — Krasnojarsk — La potenza di due documenti — Il passaggio del Kemtschug — Atschinsk — Un affondamento.

NISCHNE-UDINSK non è che un grosso villaggio sulle rive del Tschuna — uno dei tanti confluenti dell'Angara —. Attraversammo alle quattro del mattino le sue strade fangose, mettendo in fuga pacifiche famiglie di maiali che dormivano allungati nelle pozze d'acqua presso alle pareti delle case. Qualche abitante mattiniero si affacciò al rumore e ci guardò con aria assonnata e diffidente. L'automobile era preceduta da un tarantas della polizia, montato da un ufficiale e condotto da un gendarme, per mostrarci la strada di Kansk — lontana 275 chilometri. Ad un passaggio a livello della ferrovia il tarantas si fermò:

— Non c'è più da sbagliarsi — esclamò l'ufficiale — seguite questo sentiero. *Do svidania!*

— *Do svidania! Spasibo!* — " Addio! Grazie! „ — gridammo.

E l'automobile affrettò l'andatura gettandosi verso la nuova mèta. Correvamo in una nebbia folta e gelida che ci bagnava il viso e copriva di rugiada le nostre pellicce. Per qualche tempo sperammo che il sole riuscisse a dissiparla. Ci appariva il sole,

a momenti, pallido pallido, e gli gridavamo parole di incoraggiamento.

— Forza, amico! Forza adesso!

Non so perchè, in quello stato atmosferico vedevamo una specie di lotta fra il sole e la nebbia. Ora aveva il sopravvento l'una, ed ora l'altro. Noi, naturalmente, prendevamo partito per il sole. Ettore lo compassionava:

— Poveretto, fa quello che può!

Ma il sole fu ignominiosamente battuto. Fuggì, e non lo vedemmo più. La nebbia si sollevò per ricadere in forma di pioggia; e per tutto il giorno fummo tormentati dall'acqua, dal vento, dal freddo e dal fango. Le strade non erano più così buone come vicino ad Irkutsk. Fummo costretti qualche volta a deviare sull'erba dei prati per evitare delle buche, o delle pozze profonde, o dei fanghi sospetti. Non incontravamo più nessuno. La regione si faceva sempre più deserta. I campi e i prati cedevano il posto agli alberi. Entravamo nel regno della *taiga*, la sterminata foresta siberiana. Alle nove del mattino già correvamo nella sua tetra penombra.

La strada è un taglio attraverso la selva. Gli uomini si sono aperti un passaggio, ma per lunghi tratti, a destra e a sinistra, la foresta è impenetrata. Le regioni della taiga arrivano dalle praterie alle tundre; sono vaste come un impero; sulla più gran parte di questo mondo di giganti verdi l'umanità ha potuto conquistare faticosamente il solo diritto di transito. Correvamo per decine e decine di chilometri in mezzo alla imponente moltitudine oscura degli abeti, dei pini secolari, delle betulle dal tronco bianco. Valicando le alture dominavamo talvolta l'infinita distesa dei boschi. Penetrava in noi il penoso senso della solitudine. Una solitudine opprimente perchè limitata da quella immensa barriera d'ombre che ci fiancheggiava, resa più fosca e paurosa dalla luce crepuscolare che scendeva dal cielo burrascoso. Quel gran popolo d'alberi pareva avesse una vita, una non so quale apparenza ostile, un silenzioso atteggiamento di difesa, una volontà di chiu-

derci, di trattenerci; nei giri della strada sembrava sempre che le piante si rinserrassero avanti e dietro di noi, che avanzassero insensibilmente a barrarci il cammino e tagliarci ogni scampo; si sarebbe detto che si muovessero quando noi non le guardavamo; ad ogni momento la via spariva nel folto e pareva sopraffatta e finita. I tronchi dei pini, rossastri, eretti, altissimi, avevano la maestà di colonne. Folti arbusti selvaggiamente intrecciati, invadenti i bordi della strada, formavano lunghe siepi impenetrabili, che sembravano voler custodire la vergine maestà della selva. Ad un certo punto, sorpreso dal rapido sopraggiungere dell'automobile, un grosso lupo attraversò correndo il sentiero: noi turbavamo la vita primordiale della taiga.

Qualche volta il bosco si diradava, trovavamo delle radure, poi dei prati, e, nelle avvallature, villaggi solitarî che vivono nella foresta e della foresta, circondati da enormi cataste di legname destinato forse alla ferrovia. Erano piccoli villaggi dall'aria felice, soddisfatti d'ignorare il mondo, di essere tutto il proprio mondo, abitati da biondi boscaiuoli dalle forme atletiche. Questi uomini sono gli amici e i nemici della taiga, l'amano e la combattono, atterrano le sue schiere gigantesche e credono alle più poetiche leggende della foresta, gli alberi sono i loro compagni e le loro vittime. Vicino alle isbe, con le stanghe sollevate come due braccia, si allineano i carri enormi che servono al trasporto dei tronchi, e tutto intorno pascolano cavalli che l'automobile spaventava e faceva fuggire avanti a noi in lunghe galoppate.

Una sorpresa ci aspettava. Improvvisamente abbiamo scorto fra i rami i pali del telegrafo, e poco dopo ci siamo trovati vicino alla ferrovia. Un lungo sibilo ha echeggiato, e un treno ci ha raggiunti spandendo il suo ansimare alacre. Durante qualche minuto abbiamo corso fianco a fianco con quel convoglio. Dai finestrini i viaggiatori ci salutavano e ci gridavano " addio ". Ma presto il nostro sentiero ci ha discostati dalla strada ferrata, e ci siamo ritrovati ancora in una quiete primitiva. È stato per noi come un fuggevole congiungimento con il mondo in mezzo a

selvagge solitudini; l'umanità era venuta a gettarci un breve grido d'incoraggiamento nel vasto silenzio della foresta.

Nel pomeriggio è scoppiato un temporale violento. Schiantavano i fulmini, e il tuono rimbombava continuo da vallata a vallata. La strada ruscellava d'acqua, e la pioggia dirotta velava ogni cosa. Presso al villaggio di Taitisk attraversammo con un battello il fiume Birussa, confluente del Tschuna da noi passato al mattino a Nischne-Udinsk, impetuoso, gonfio e torbido come un gran torrente. Il temporale s'era calmato, ma alcune ore dopo, quando scendevamo nella valle del Kan, un'altra tempesta ci sopraffece. Attraversammo il Kan, sopra un battello grande come quello della Selenga a Verkhne-Udinsk, mentre ancora si scatenava quel nuovo furibondo temporale in mezzo al livido bagliore dei lampi.

Nel Kan trovavamo il primo fiume che si getta nel Jenissei. Avevamo definitivamente lasciato il bacino dell'Angara per quello del Jenissei. Entravamo nella Siberia centrale. Kansk, sulla riva del Kan, ci si mostrava come una grande città. Era un'apparenza di grandiosità derivante da due cose: dalla bruma che rendeva vaghi ed allargava i profili delle cose, e dalla presenza sulla riva del fiume di uno stabilimento industriale. Un giovane, all'aspetto studente, che aveva preso posto con noi sul battello, e che ci aveva salutati, capì alla parola " fabbrica „ che parlavamo di quell'opificio dalle alte ciminiere, si volse e disse:

— No. Non è una fabbrica.

— E che cosa è?

— Meglio sarebbe per Kansk che non esistesse. Impoverisce il paese invece di arricchirlo. È una rovina. È la rovina della Russia.

— Che cosa è?

— Una distilleria governativa della *vodka*.

Eravamo bagnati come se avessimo attraversato il fiume a nuoto. Trovammo le strade del paese allagate e deserte; qualche rara *iswoshchik* passava diguazzando. Alloggiammo in un vecchio

albergo di legno, il migliore, dove ci portarono la benzina e l'olio arrivati per noi. L'albergo non aveva altri inquilini, e nelle sue camere faceva il freddo dei luoghi disabitati; ma la sala da bigliardo, al pianterreno, era piena di ufficiali, di grida e di fumo. E nella notte, in mezzo al vasto gocciolìo della pioggia, ci giungeva confusamente il vociare dei giuocatori e il cozzo delle biglie.

Alle tre del mattino eravamo in piedi. Volevamo giungere

In un villaggio siberiano. — Le spettatrici.

di buon'ora a Krasnojarsk, lontana 230 chilometri. Poco prima della partenza venne un ufficiale della polizia ad offrirci la scorta di due soldati armati.

— È impossibile — osservò Borghese — non potrebbero seguirci.

— Portateli sull'automobile — consigliò l'ufficiale.

— Non c'è posto che per noi tre.

— Abbiamo notizie della presenza di banditi nella foresta. Tempo fa i rivoluzionari assalirono una caserma di sorpresa, a Krasnojarsk, s'impadronirono di armi e munizioni e aprirono le

porte della prigione. Nella prigione v'erano settanta criminali, che evasero tutti. Di essi soltanto trenta sono stati ripresi.

— E gli altri quaranta?

— Gli altri quaranta, divisi in piccole bande, scorazzan nella regione del Jenissei. Sono segnalati continuamente, ora qu ora là, ma noi non abbiamo forza disponibile per dar loro caccia. Essi spesso svaligiano le vetture sul " trakt „, nella f resta. Fortunatamente ora c'è la ferrovia; e a quei pochi ch debbono passare di lì, se sono persone di riguardo concedian una scorta.

Fermare un'automobile è un po' difficile, specialmente p chi non l'ha mai vista. Soltanto una panna avrebbe potuto tr dirci. Del resto non v'era modo di allocare dei soldati con n e non intendevamo, per un ipotetico timore di banditi, impiega sette giorni per arrivare a Krasnojarsk con la scorta a piedi. fatto di banditi poi, non avevamo sentito parlare d'altro da Mi sowaja in qua, e eravamo un po' scettici intorno a questo gene di pericoli della strada maestra. La scorta fu dunque rifiutat L'ufficiale fece un gesto come per dire: Sia fatta la vost volontà.

In compenso chiedemmo d'essere guidati, come a Nischn Udinsk, fuori della città, sulla giusta via. Non è così diffici arrivare in una città come venirne via. L'ufficiale, cortesement montò in una *isvoshchik*, diede un ordine al cocchiere che par al gran trotto; e noi lo seguimmo.

Fuori della città l'ufficiale ci lasciò dicendoci:

— State in guardia!

Quel 6 di Luglio fu una delle peggiori giornate del nost viaggio.

Fummo perseguitati da una pioggia continua, torrenziale, un vero diluvio che allagava le strade della pianura e scavava solcava quelle della collina. Era impossibile andare con una cer velocità, sia pure modesta per una 40 HP. L'automobile sciv

L'*Itala* affondata sul cammino di Kiakhta.

lava, deviava sul fango viscido, le ruote motrici cessavano a tratti di " far presa „ e giravano folli turbinando, urlando, gettando in aria fango e acqua. È impossibile dare un'idea della strada siberiana sotto una tal pioggia. Nei villaggi, dove il calpestìo delle mandrie scava e sconvolge il terreno, la melma è profonda e molle. Le ruote vi sparivano fino ai mozzi, e la fanghiglia schizzava intorno a ventaglio. Su vaste estensioni di territorio trovavamo la così detta " terra nera „, che è certamente la più fertile delle terre del mondo, ma anche la più ostile all'automobilismo. La terra nera è formata dalla millenaria macerazione di erbe, è una specie di torba, un ex-pantano che sotto alla pioggia ritorna pantano. Essa è satura di principi organici, saponosa, sottile; quando è bagnata, nulla di più difficile del camminarvi in perfetto equilibrio. L'automobile vi si fermava, e dava segni d'una deplorevole disobbedienza al volante: si girava, si gettava dalle parti — e spesso stentavamo a fermarla proprio sull'orlo dei fossati.

Non eravamo molto lontani da Kainsk, quando c'imbattemmo in una piccola salita coperta della terra nera. Per più di un'ora tentammo di superarla, provando tutti i sistemi che la pratica ci aveva insegnato. Fu impossibile. Stanchi ed esasperati decidemmo di tornare indietro. A qualche versta da lì v'era un passaggio a livello della ferrovia, con una casetta da cantoniere. Domandammo ricovero al cantoniere, e lasciammo la macchina sulla strada. Non c'era altro da fare. Bisognava aspettare che cessasse di piovere e che la strada si prosciugasse.

La moglie del cantoniere accese il samovar, noi attaccammo le pellicce e le impermeabili intorno alla stufa calda, e ci sedemmo nella piccola camera, accigliati e silenziosi come dei condannati. Da quando eravamo entrati nella Siberia avevamo avuto un solo giorno di tempo buono, e quel giorno eravamo cascati da un ponte. Non v'era contro di noi qualche cosa che somigliava ad una persecuzione? Gettavamo ogni tanto un'occhiata fuori della finestra. Pioveva sempre. Il cielo era buio e basso. Non era questione di ore. Era questione di giorni. Forse di settimane.

Arrivò mezzodì. Il cantoniere infilò il cappotto, si mise il berretto, staccò dal muro l'asta dei segnali, ed uscì fuori. Sua moglie corse a chiudere i cancelli del passaggio a livello, e poco dopo un lungo treno passò velocemente facendo fremere i vetri della finestra e sussultare la casa. Veniva da Kainsk. Il guardiano rientrò, si tolse cappotto e berretto, caricò la pipa, e ci disse:

— Il tempo non cambia.

— Ma è sempre così l'estate in Siberia? — gli chiedemmo.

— A memoria d'uomo non s'è vista un'estate così. Da due mesi piove quasi continuamente. Mai di luglio s'è avuto tanto freddo e tanta acqua. I lavori campestri sono impossibili. Nel governatorato di Jenisseisk molti raccolti sono perduti. Avremo un inverno di fame in questa parte della Siberia!

Non potevamo restare indefinitivamente a veder passare dei treni e a fumare sigarette vicino ad una stufa. Dovevamo pure trovare qualche mezzo per superare quella maledetta terra nera: un modo ingegnoso per impedire alle ruote di scivolare. Il problema era tutto lì. Con quelle strade ci sarebbero volute delle ruote dentate. Ettore uscì fuori e si mise a lavorare intorno alla macchina. Doveva avere qualche progetto. Era l'uomo dalle risorse. Lo vedemmo infatti prendere le catene dei paranchi, e attorcigliarle intorno alla gomma della ruota motrice sinistra. L'idea era genialissima, e l'applaudimmo.

— Proviamo, adesso! — esclamò il bravo meccanico riabbassando al suolo la ruota incatenata che aveva sollevato con la binda.

— Proviamo!

Balzammo sui nostri sedili, e via. Pochi minuti dopo eravamo in vista del nemico. L'automobile attaccò velocemente la salita che ci aveva tante volte respinti. Verso la metà la macchina ebbe un istante d'incertezza. Ma fu un istante; la catena raspava il suolo come un artiglio, arrivava al duro, si aggrampava palmo a palmo. Giungemmo in cima, e non ci fermammo

più. Però dovemmo sopportare con pazienza e rassegnazione un grave inconveniente: la catena raccoglieva una straordinaria quantità di fango e la gettava sull'automobile e su noi: tutto ne fu ricoperto. Potevamo a stento tenere gli occhi dischiusi. E nei villaggi erano pezzi di legno, ramoscelli intrisi di mota, sassi, che le catene scavando ci buttavano addosso. Ma camminavamo. Non avevamo più paura di guadare nel fango. La pioggia spinta da un vento gelido, violento, pungente, ci batteva sul viso.

Per molte decine di chilometri la strada ci ricondusse nella taiga. Dal cielo buio le nuvole basse spesso si abbandonavano su di noi, circondandoci d' una nebbia strana nella quale gli alberi della foresta assumevano bizzarre forme spettrali. Le masse degli abeti disegnavano oscuri profili fantastici, pieni di punte erette arieggianti a cuspidi e a pinnacoli, profili di tenebrose città gotiche. Non potemmo mai vedere l'orizzonte chiaro. Tutto era indefinito e pallido intorno a noi. Ci rimase delle regioni attraversate una confusione di ricordi imprecisi, come di cose sognate. Rammentavamo nettamente solo l'impetuoso scrosciare dei burroni, il fruscìo della pioggia sugli alberi, il ruscellare dei fossetti ai lati della strada, tutta una memoria di acque cadenti e scorrenti. I torrentelli erano gonfi e torbidi, i fiumi erano in piena. Ma trovammo per tutto dei ponti. Uno ne attraversammo sulla Kizbna, presso al villaggio di Kiebfska, un lungo ponte il quale tremava tutto sotto l'urto della corrente impetuosa che assaliva i piloni.

Nella foresta, dopo ore e ore di solitudine, improvvisamente vedemmo fermi sulla strada tre uomini armati di fucile. Erano vestiti da *mujik*.

— Che siano i famosi banditi? — esclamammo scorgendoli.

— O dei semplici cacciatori di contrabbando?

Cacciatori o banditi, noi apprestammo la Mauser vigilando ogni loro movimento. I tre uomini ci osservavano immobili. Si capiva che erano intensamente meravigliati di un così strano incontro nel cuore della taiga. Quando fummo a cinquanta passi da loro, non aspettarono più. Scapparono velocemente fra gli arbusti,

dove si fermarono a guardarci con aria esterrefatta. Sembravano così storditi che avremmo potuto domandar loro la borsa o la vita con perfetto successo.

Durante le nostre brevi fermate eravamo assaliti da nuvoli d'insetti, che ci pungevano fino ad insanguinarci la faccia. Soffrivamo duramente per questo noto flagello siberiano, terribile sopra tutto nella foresta. Gli abitanti per difendersi avvolgono il capo in lunghi veli neri che scendono loro sul petto e sulle spalle. Tutti, uomini, donne, e bambini, indossano nell'estate questo lugubre abbigliamento. Esso dà la sinistra impressione d'una gramaglia, di un perenne segno di lutto portato da un popolo intero.

Erano le sei quando uscendo dai boschi vedemmo nella lontananza velata biancheggiare un gran fiume: il Jenissei. Un'ora dopo arrivavamo sulla sua riva destra, di fronte ai campanili ed alle cupole azzurre di Krasnojarsk. Fiume magnifico, fra rive alte e verdi, ampio, veloce — quasi frettoloso di rifarsi della lunga immobilità invernale — solcato da battelli e da vapori, tagliato dalle leggere e singolari piroghe indigene fatte d'un sol tronco di albero scavato. Avanti alla città il Jenissei si divide in due rami, che abbiamo attraversati su grandi e solide barche. Degli ufficiali di polizia ci aspettavano, e ci condussero ad un albergo per vie quasi deserte. Krasnojarsk riposava nel perpetuo chiarore della notte siberiana.

Ci siamo fermati una giornata intera a Krasnojarsk, una tediosa domenica che abbiamo trascorso nell'albergo perchè di fuori pioveva, i negozi erano chiusi, le strade silenziose, e la città aveva un'aria desolata come se la popolazione fosse fuggita sotto la minaccia di qualche ignoto pericolo. Scendevamo nella corte, ogni tanto, a dare un'occhiata all'automobile che subiva la " gran ripulitura „. Ne aveva bisogno; il fango era penetrato in tanta quantità nei buchetti del radiatore, da impedire la libera respirazione di questo polmone del motore. E al fango attribuivamo l'incidente del freno riscaldato, incidente che ci aveva fermati anche nell'ultima tappa. Grazie alla polizia ritrovammo a Krasno-

jarsk come nelle altre città, il nostro deposito di combustibile e lubrificanti. Era sempre la polizia che s'incaricava di scovarcelo e di farcelo consegnare, di giorno o di notte.

Intorno all'automobile non mancava mai del pubblico, un

In Siberia. — All'imbarco di un ferry-boat. — Tipi di battellieri.

pubblico scelto di funzionari e di ufficiali, perchè la corte era inaccessibile alla folla. Nel pubblico trovammo, non senza meraviglia, degl'inglesi, con i quali annodammo i più affabili rapporti per un senso di affinità occidentale. Erano ingegneri trapiantati in Siberia dal più affascinante dei lavori: l'estrazione dell'oro. A Krasnojarsk si sente parlare d'oro come in California.

Pare che sotto alle ricche coltri di terre fertili, la Siberia nasconda ben altre ricchezze. Nel bacino della Lena, del Jenissei, dell'Amur, e di tanti fiumi minori, abbonda l'oro. Per la produzione dell'oro la Siberia viene soltanto dopo gli Stati Uniti, l'Australia e il Transvaal. E non si è arrivati ancora a sfruttarne i filoni. Con mezzi primitivi si raccolgono e si lavano le sabbie aurifere dei depositi alluvionali. Ma da alcuni anni s'impiantano sistemi di lavorazione razionale. La ferrovia ha reso possibile il trasporto dei complicati macchinari delle moderne miniere. Per le macchine, per gl'ingegneri, per la direzione dei lavori, si è ricorso all'Inghilterra come ad un paese di maestri in fatto di estrazione d'oro. Al di fuori dell'oro, Krasnojarsk ha una storia a sè di rapporti diretti con gl'inglesi, una storia singolare che per poco non ha dato a Krasnojarsk l'illusione di divenire un porto di mare.

Un navigatore inglese, di nome Wiggins, ebbe l'ardita idea di profittare delle poche settimane — sei o sette — nelle quali il Mar del Nord è libero di ghiacci, per passare lo stretto di Kara e penetrare nell'estuario del Jenissei, cercando una nuova via commerciale per la Siberia. Nel 1874 egli tentò l'esperienza con una nave di nome *Diana*, e riuscì. Era trovata una fantastica congiunzione navale fra l'Inghilterra e la Siberia. Un'altra prova fu fatta nel 1875, coronata da successo. Nel 1878 l'esperienza fu messa al servizio della pratica, e delle merci furono sbarcate alla foce del Jenissei e dell'Obi. Sette anni dopo si formò una compagnia inglese per organizzare regolarmente questa navigazione estiva. Ma, se l'Inghilterra aveva bisogno di smerciare i suoi prodotti, la Siberia non si trovava pronta a riceverli. Gli affari furono cattivi, e la compagnia si sciolse. Un'altra compagnia, fondatasi allo stesso scopo alcuni anni dopo, quando pareva che la Siberia cominciasse a prendere sviluppo e dovesse aver bisogno di ferro e di macchine, dovette rinunziare ai suoi affari: la Siberia non era ancora matura. Ma nel 1895, allorchè la ferrovia portò in quel vasto continente il primo risveglio dell'industria, si formò una

terza compagnia inglese, e nell'estate del 1896 non uno ma tre vapori carichi penetrarono nel Jenissei e lo rimontarono fino a Turukhansk, dove scaricarono le loro mercanzie — e fra esse sette macchine a vapore — che furono rimorchiate in piccoli battelli fino a Krasnojarsk. L'anno dopo i vapori inglesi che si ancorarono a Turukhansk erano sei, ed altri di minore pescaggio entravano nell' Obi. Gli affari questa volta andavano splendidamente. Nel 1898 arrivò una nuova flotta commerciale. Ma il Governo russo, che aveva incoraggiato questi tentativi riducendo o sopprimendo i dazi, cessò ogni regime di favore, e da allora la navigazione finì. Krasnojarsk non sarà più un porto di mare.

Alla sera l' albergo era in rumore. Vi si svolgeva uno di quei grandi banchetti siberiani che conservano la opulenza di antichi conviti. Dalle cucine i camerieri, in *blouse* bianca, portavano con le due mani, correndo, enormi piatti fumanti. Ci addormentammo mentre risuonavano per tutto le risate piene, ed alte, dei convitati, e il passo precipitoso dei servi faceva vibrare il pavimento di legno avanti alle nostre porte. Dalla strada veniva di tanto in tanto un cupo rumore di marcia. Passavano grosse pattuglie. Avevamo visto disporre delle sentinelle sui marciapiedi. Si vociferava quella sera di un ammutinamento avvenuto in una caserma. Ma nessuno sapeva nulla di preciso, nè si curava di saperlo. Pareva parlassero di queste cose come del tempo....

Due dei nostri amici inglesi, alle quattro della mattina dell' 8 Luglio, montati in un' *isvoshchik*, ci guidarono fuori di Krasnojarsk. Occorre dire che pioveva? A una versta dall' abitato lasciammo le nostre guide con un cordiale *good bye!*, e ci allontanammo per una strada orribile, su lievi alture erbose, fra le quali scendevamo e salivamo come fa la barca nel cavo e sulla cresta delle onde. E incominciò un viaggio che somigliava a quello della vigilia e dell' antivigilia. Attraversavamo prati, foreste, piccole zone coltivate intorno ai villaggi; tutto era bagnato, oscuro, triste. Passavano le ore e passavano i chilometri, lentamente; e

i piccoli incidenti del cammino, la comica sorpresa dei *mujik*, lo spavento dei cavalli, l'arrivo in mezzo a mercati rurali nei quali gettavamo il più buffo disordine, non riuscivano più a distrarci, a farci parlare. Eravamo accigliati, e quasi pieni di rancore.

Qualche volta si finisce per provare del vero risentimento verso la fatalità come verso un nemico. Noi ci sentivamo perseguitati, quasi che una volontà maligna mettesse gli ostacoli sulla nostra via. Perchè non erano ostacoli inevitabili come le montagne di Kalgan, come il corso dell'Iro; no, erano difficoltà che potevano non esistere un'ora prima del nostro passaggio, e non esserci più un'ora dopo. Sembravano disposte una dopo l'altra per stancarci, per ritardarci, per esasperarci. Eravamo nella stagione della siccità abituale, e non cessava di piovere. Quelle strade avrebbero dovuto essere eccellenti, ed erano impassabili; una giornata di sole le avrebbe rese buone, e il sole non veniva. I nostri calcoli, le nostre previsioni, erano sconvolti. Avevamo immaginato di potere andare da Krasnojarsk a Tomsk [illegible] giorno, e avremmo dovuto impiegarne tre, forse quattro. La [illegible]beria dimostrava una specie di ostinazione a non lasciarci passare. E noi sentivamo cambiarsi in ostinazione la nostra volontà. L'ostinazione non è che volontà irritata.

Verso le nove giungemmo in riva ad un fiume, il Kemtschug — un confluente del Tschulym, che alla sua volta è un confluente dell'Obi — presso ad un piccolo villaggio che porta il nome di Grande: " Bolshaja „.

Domandammo del battello, il consueto *paravieda* che traghetta le teleghe.

— Era qui — ci risposero i contadini accorsi intorno a noi — ma la piena lo ha travolto ed affondato. È andato ad affondare mezza versta lontano.

Domandammo se v'era un ponte nelle vicinanze. I paesani traversavano il fiume sopra una debole passerella larga due palmi, sulla quale era già pericoloso rischiarsi a piedi:

— C'era un ponte — ci risposero — ma la piena lo ha distrutto.

— Vi sarà un guado, allora.

— No. Il fiume è profondo più d'un uomo, nel mezzo, e non si passa a guado.

Progettammo allora di traversare il ponte ferroviario, come avevamo fatto in Transbaikalia.

— Dov'è la ferrovia? — chiedemmo.

— È laggiù, a dieci verste da qui.

— Vi è una strada per andarvi?

Sulla grande strada siberiana è cresciuta molta erba.

— No.

— Un sentiero?

— No. È tutta foresta, e non vi si passa che a piedi o a cavallo.

Eravamo perplessi. Ecco che un piccolo fiume il Kemtschug ci bloccava completamente. Calcolammo quanto tempo ci sarebbe voluto a costruire una larga e solida zattera: almeno due giorni di lavoro. Tentammo allora un grande mezzo. Facemmo chiamare lo *Starosta*.

Egli era un vecchio *mujik* dalla barba bianca vestito di un

rimettendolo a galla. L'operazione durò qualche ora. Rapidamente poi delle tavole e delle travi furono portate sulla sponda, e, con l'abilità straordinaria che hanno i *mujik* a lavorare il legname, in poco tempo costruirono un solido ponte di approccio.

Quando tutto fu pronto, accorremmo. L'automobile venne afferrata, issata sul battello ormeggiato, e il battello, tratto, sospinto, accompagnato da uomini nell'acqua, incominciò la sua traversata. La corda che lo legava era stata gettata sull'altra sponda, dove fu tirata da una lunga squadra d'uomini. Lo sbarco fu facile. L'automobile arrivò sulla riva trascinato come un carro trionfale dalla moltitudine grondante d'acqua e di sudore ma contenta del successo.

Dopo avere distribuito un equo compenso ai bravi *mujik* di Bolshaja, a mezzogiorno riprendevamo il viaggio salutati da cordiali *do svidania*. La strada poi ha migliorato leggermente. Per alcuni tratti cominciavamo a trovare il terreno della steppa. Alle tre eravamo in vista di Atschinsk, lontana 200 chilometri da Krasnojarsk.

Atschinsk appare improvvisamente, a chi viene dall'est, e sotto l'aspetto il più pittoresco. Si traversano dei boschetti di betulle, poi la strada discende, e nel declivio, fra gli alberi, si scoprono le cupole e i campanili della città. E poco dopo le sue casette imbiancate, i cui tetti digradano verso un gran fiume, il Tschulym, al di là del quale sfuma via un'immensa pianura.

Fuori di Atschinsk erano venuti dei cittadini a vederci arrivare. Avevano internato i loro tarantas fra gli alberi, e ci aspettavano sul margine della via. Un ufficiale di polizia ci faceva dei segnali agitando il fazzoletto, e quando ci vide fermi, temendo di non farsi comprendere da noi con la parola, cominciò a furia di gesti espressivi a indicare il mangiare, il bere, il dormire, con una mimica che parve divertire molto il pubblico. Invitammo l'ufficiale a prendere posto sull'automobile e a guidarci in quel luogo dove si mangiava, si beveva e si dormiva. Sembrò molto meravigliato di sentirsi interpellato in russo.

La voce del nostro arrivo si era sparsa per Atschinsk. La gente si affacciava alle finestre, veniva fuori dalle botteghe. Passammo avanti a degli edifici bassi, muniti di solide inferriate, circondati da sentinelle: erano delle note prigioni. Anche lì dentro si era diffusa la grande notizia. I forzati ci aspettavano. Dietro alle inferriate si affollavano le teste rase, una sull'altra da sembrare ammonticchiate; decine di mani si aggrampavano nervosamente alle sbarre; ed anche nell'interno, nella penombra, era uno scintillare di sguardi avidi.

Alloggiammo in una misera stamberga di legno che si dava il titolo di Hôtel. Era il migliore albergo della città. Nella notte degli uomini vennero a bussare alla porta. Nessuno aprì perchè nella *gostinitza* non c'eravamo che noi: un giovanotto era venuto alla sera tardi, dall'esterno, a portarci il pranzo, poi se n'era riandato. Gli uomini gridarono, volevano entrare ed entrarono, s'introdussero nelle nostre stanze, al lume di una candela, domandandoci imperiosamente da dormire. Erano dei mercanti arrivati chi sa da dove, impellicciati, infangati. Riuscimmo a convincerli di cercare altrove, e si allontanarono vociando. Alle tre del mattino ricomparve da fuori il giovanotto con un samovar acceso per il nostro thè. Quell'albergo — se ben ricordo si chiamava Hôtel d'Europa — aveva certo il più originale dei servizi. Un servizio esterno. Se non ci avesse condotto lì la polizia avremmo potuto credere d'essere caduti in una casa da agguati.

Alle tre e mezza partivamo. La nostra toilette mattutina era presto fatta, poichè nelle piccole città dovevamo dormire vestiti. Soltanto i grandi alberghi, e nelle città principali, posseggono delle lenzuola. Il viaggiatore siberiano porta con sè le coperte, il cuscino e le lenzuola, come porta il samovar, il sacchetto del thè e il sacchetto dello zucchero. Quell'uso di portarsi appresso il giaciglio ha un sapore di vita nomade, è qualche cosa forse che rimane dell'attendamento. È vero che tale usanza può significare semplicemente un'abituale sfiducia nei letti delle *gostinitze;* e la sfiducia non è assolutamente immeritata. Dicevo dunque che noi

dovevamo dormire vestiti, avvolti nelle pellicce, su delle brande nude, con un sacco o la macchina fotografica per cuscino. Ci sfogavamo alla mattina a fare le nostre abluzioni a grand'acqua nei cortili, con sorpresa dei siberiani che usano lavarsi sotto una specie di contagocce, il quale lascia cadere un bicchier d'acqua in mezz'ora. I *mujik* poi, quando sono in vena di lavarsi il viso, si empiono la bocca d'acqua, per riscaldarla, la risputano un po' alla volta nel cavo delle mani, e si lavano....

In Siberia. — Il nostro pubblico.

Il comandante la polizia, presso il quale avevamo preso il thè alla sera, dopo il pranzo, ci aveva avvertiti che, oltre ai soliti banditi, v'era da temere un altro pericolo: i pantani. Dovevamo stare attenti a prendere la strada giusta per Marinsk, dove volevamo pernottare l'indomani, 9 Luglio, e non perderci nei meandri paludosi della pianura del Tschulym. Per evitare questa disgrazia ci offrì la guida di un suo luogotenente, il quale ci avrebbe condotti sulla strada sicura. Alla mattina infatti, il luogotenente, in un tarantas attaccato a due splendidi cavalli, ci precedeva.

Il cielo era piovigginoso; faceva freddo. Sotto alla città attraversammo il Tschulym con uno dei soliti battelli siberiani formato da una piattaforma sorretta da due barche, simile ad una larga zattera, e ci allontanammo per la pianura bassa e erbosa, priva d'alberi, coperta qua e là da giunchi che rivelavano l'acquitrino, infestata da vere nubi d'insetti. Il sentiero era fangoso, ma non difficile. Ci dispiaceva di dover andare lentamente per seguire il tarantas, e stavamo per sorpassare e salutare il barbuto ufficiale che ci guidava, sicuri di poter bene affrontare i pantani del Tschulym dopo aver trionfato di quelli del Charagol, quando l'automobile si fermò improvvisamente inclinandosi da un lato.

Eravamo affondati. I pantani del Tschulym reclamavano la nostra attenzione.

CAPITOLO XVI.

TOMSK LA DOTTA

Sulla via di Marinsk — « Dov'è la versta? » — Nel fango — I nostri amici i « mujik » — A sbalzi — Scoraggiamento — La « grossa bestia » — Affondati nel bosco — Tomsk — Verso Kolywan — L'Obi e le sue paludi — Kolywan.

L'AUTOMOBILE aveva affondato con le ruote posteriori. Ettore, che stava al volante, osservò in tono di rammarico:

— Se fossi andato più veloce forse sarei passato!

E, persuaso d'avere torto, voleva disincagliarsi senza aiuti, facendo agire il motore a impeti, a strattoni, ora avanti, ora indietro. Ma le ruote scivolavano, giravano negli alveoli, affondavano di più; e, a noi che tentavamo di spingere l'automobile, ci gettavano spruzzi di fango nero addosso e sulla faccia. Ne eravamo mascherati.

— È inutile! Ci vuole aiuto. — esclamò Borghese.

L'ufficiale fece voltare il tarantas e galoppò verso la città in cerca d'uomini e di travi. Un'ora dopo arrivavano dei gendarmi, dei soldati portati via da qualche corpo di guardia, tutti armati, comandati da un colossale sergente barbuto come uno zappatore napoleonico. Ed arrivarono anche dei barcaiuoli del Tschulym con delle tavole. Ci vollero due lunghe ore perchè il valido rinforzo riuscisse a sollevare la macchina e a trarla fuori dal fango.

Quanta gente diversa avevamo visto lavorare all'automobile, spingerla, tirarla, alzarla! Quante lingue avevano espresse le stesse idee nell'ansimo della fatica, quante volontà s'erano unite alla nostra! Il gruppo di quei soldati russi dai grossi caratteristici cappotti a cappuccio come tonache di frati, dai tradizionali berretti a piatto, dagli alti e rozzi stivali, con le cartucciere alla cintola, la lunga sciabola al fianco, tutti intenti intorno a quella gran macchina grigia, pronti al comando del gigantesco sergente, attaccati ai raggi delle ruote, quel gruppo aveva l'apparenza d'un quadro di guerra. Faceva pensare ad un qualche episodio di battaglia, al salvataggio d'uno strano cannone.

Attraversammo senza altri incidenti la vasta pianura, ed entrammo in un immenso ondulare di collinette, ora nude, ora boscose. A mano a mano che avanzavamo la strada diventava meno praticabile: tutta buche, solchi, fossi. Essa era abbandonata dalle teleghe e dai carri, che s'erano ricercati altri passaggi, e avevano formato capricciosi e numerosi sentieri scavati a zig-zag attraverso i prati e le boscaglie. Questo significava che era meglio passar per tutto piuttosto che sulla via. I ponti però erano sempre buoni, e alle loro imboccature tutti i sentieri, serpeggiando, correvano a riunirsi per attraversare insieme e separarsi al di là. L'antica strada maestra si è coperta di erbe e di sterpi, e sarebbe quasi sparita, divenuta invisibile, se non si vedessero ancora le tracce dei suoi fossati, e se lungo i suoi bordi non sorgessero sempre, da versta a versta, i caratteristici pali dipinti a fascie spirali bianche, rosse, e nere, e portanti la scritta delle distanze dalle stazioni postali: indicazioni solitarie che nessuno più legge.

Quei pali ci guidavano. Ci dicevamo sempre:

— Dov'è la " versta „?

E se non la trovavamo tornavamo indietro a cercarla. Abbiamo percorso stradicciuole campestri, strisciando fra gli sterpi, lasciando i solchi delle ruote sull'erba. Passavamo dall'una all'altra, per quell'illusione continua dell'uomo la quale fa credere che il posto dove non si è sia sempre migliore. L'invidia probabilmente nasce da

Guadando un confluente dell' Iro.

questa illusione. Talvolta perdevamo la via, e dovevamo ritornare all'ultimo villaggio a ricercarla. Ci sosteneva sempre la speranza di sbucare da un momento all'altro in quella buona via maestra che tutte le carte topografiche ci promettevano, e che andavamo cercando da duemila chilometri: duemila chilometri di disillusione. Più la cercavamo, inutilmente, e più la credevamo vicina; nella grande distanza percorsa senza incontrarla, trovavamo un inconfutabile argomento per dimostrarci la sua prossimità.

Il paesaggio diveniva di un'eguaglianza accasciante, tutto a praterie, con ciuffi di salici e di betulle, e piccoli stagni. Qualche volta il sentiero era fiancheggiato da siepi di fiori gialli: in quei tratti presentava un aspetto fantastico che ci faceva dimenticare e perdonare tutte le noie. In uno di quei punti fioriti avemmo bisogno di fermarci per cambiare una pneumatica; e si adunarono alcuni *mujik* intorno a noi — che passavano in quel mentre con le loro teleghe. Essi presenziavano con molto interesse l'operazione; palpavano le gomme, discutevano, tornavano a palpare; il gonfiamento per mezzo della pompa fu approvato da loro con espressioni convinte. Ascoltandoli apprendemmo la più straordinaria opinione sull'automobile, dopo quella del cavallo rinchiuso dei cinesi: un'opinione che trovammo poi, in altre circostanze, essere una delle più naturali alla mentalità del *mujik*. Dell'automobile, la cosa che più colpisce il *mujik* è la grossezza delle gomme, e nelle gomme egli vede tutto il segreto del moto. Nelle gomme è la forza, la velocità; esse rinserrano la macchina prodigiosa che fa girare le ruote: sono così grandi per questo. Il cinese è astruso, lo slavo è semplice; uno imagina di più, l'altro di meno. Il *mujik* è sempre più vicino al verosimile; si direbbe che egli intuisca la dinamo.

Ad un certo punto abbiamo scorto un gruppo d'uomini fermi in mezzo alla strada che ci facevano da lontano dei segnali agitando i berretti. Erano contadini, i quali, vedendoci arrivare, correvano ad avvertirci che un ponticello era crollato. Fortunatamente si trattava di un piccolo ponte sopra un fosso, e, con il

loro aiuto, adoperando le tavole cadute, potemmo rapidamente costruire una passerella, e proseguire il cammino dopo pochi minuti.

Alle cinque di sera attraversavamo sopra una chiatta, avanti alla città di Marinsk, il Kija. Con tutte le sue arie da gran fiume il Kija non è che un tributario del Tschet, che è un tributario del Tschulym, che è un tributario dell'Obi. Si trattava proprio di un fiume valvassore; ma era in piena, e ci parve rispettabile. L'altra riva era gremita dalla popolazione. Avanti a tutti il *Pristaf*, un bel vecchio decorato della croce di S. Andrea, il quale ci accolse e ci salutò solennemente, e dopo averci dato il benvenuto, ci pregò di andare adagio nell'interno del paese, molto adagio. Borghese lo rassicurò: non sarebbero avvenute disgrazie.

— No, no; lo so. — disse il *Pristaf* con un sorriso cerimonioso. — Vi raccomando di andare adagio soltanto perchè i miei amministrati possano ammirarvi con tutto comodo.

La raccomandazione della paterna autorità era affatto inutile, perchè le vie di Marinsk si trovavano in tali condizioni da costringerci ad un'andatura processionale e solenne. La folla ci circondava, i ragazzi in prima linea; e tra la folla a piedi trottavano *iswoshchik* portanti la parte aristocratica della popolazione, e uomini a cavallo. Fummo accompagnati in una *Zemstwoskaya Dom*, una di quelle case che hanno il dovere di accogliere i funzionari in viaggio nei paesi dove manca l'albergo. La casa era decente, gli ospiti si mostrarono premurosi, il pranzo fu discreto. La polizia rintracciò la nostra benzina, e la macchina ebbe rifornimento e riposo sotto un grande *hangar* attiguo alla casa.

La folla rimase a guardare per qualche ora le nostre finestre aspettando chi sa quale sorpresa, poi si dissipò lentamente.

Dalla mattina alle tre e mezza, fino alla sera alle cinque e mezza, cioè in 14 ore continue di marcia assidua, avevamo percorso 160 chilometri. Meno di undici chilometri e mezzo all'ora.

È vero che il giorno dopo dovevamo correre anche meno.

Ci alzammo alle due, e partimmo alle tre. Eravamo andati sempre più anticipando l'ora della partenza per profittare del notturno sereno (perchè continuava a far bel tempo alla notte), e della luce perenne. Quel giorno, 10 Luglio, volevamo giungere verso l'una o le due a Tomsk, lontana 237 chilometri, e concederci così quasi una mezza giornata di riposo. Ma il destino aveva disposto altrimenti, e i suoi decreti, è noto, sono irrevocabili.

La strada cominciò per essere discreta e finì con l'essere orribile. Ho detto altrove che non si può imaginare quanto sia cattiva la strada siberiana sotto la pioggia; e pure, dal punto di vista dell'automobile, v'è qualche cosa di peggio: ed è la strada siberiana dopo la pioggia. Mi spiego: Quando piove, il fango è alto ma è molle, fluido; passarvi sopra somiglia al guadare; le ruote vi scivolano, vi scartano, vi pattinano, vi fanno di tutto meno che correre, ma non vi restano afferrate. Quando ha cessato di piovere, e la strada comincia a prosciugarsi, il fango diviene consistente; da viscido si fa vischioso, e l'automobile vi affonda e vi resta presa, tenuta, imprigionata. Affondare è molto più grave dello scivolare. Noi avevamo classificato gl'incidenti meno piacevoli del viaggio in quattro categorie, per ordine d'importanza: rovesciarsi, affondare, arrenare, e pattinare. L'affondamento era la disgrazia di secondo grado. Su quella strada di Tomsk avemmo non meno di otto disgrazie di secondo grado. Colpa del sole.

Precisamente. Alla mattina salutammo con gioia un cambiamento di tempo. Il vento da ponente girò al settentrione, e poi a levante. Le nuvole che sorgevano all'orizzonte furono lacerate, trascinate via a brandelli bianchi per il cielo sereno, e il sole sorse, splendido, puro, caldo. Verso le cinque il fango già cominciava a minacciarci. Sentivamo gli sforzi della macchina per non lasciarsi prendere, e non trovavamo altro rimedio preventivo che la velocità. Andavamo a sbalzoni. Ma nell'interno dei villaggi, dov'è impossibile correre a causa degl'ingombri, delle tavole

messe di traverso, degli animali vagabondi, e dove il fango è profondissimo, affondavamo con una frequenza esasperante, e rimanevamo a lungo impantanati fra le isbe.

A Tomsk, un funzionario degno di fede raccontava a Pietro Leroy-Beaulieu, il noto studioso della Russia contemporanea, di un bue che si era annegato nel fango avanti alla porta di casa sua all'epoca del disgelo. Cito un'autorità perchè il fatto potrebbe sembrare incredibile, mentre non ha proprio nulla di eccessivamente straordinario. Basta attraversare la Siberia per accorgersene. Nel fango dei villaggi annegava la nostra pazienza. Gli abitanti, per formarsi un transito, mettono delle passerelle di tavole lungo le case, dei marciapiedi caratteristici, indispensabili; e per facilitare il passaggio ai veicoli, gettano sulla mota delle fascine, dei rami d'albero, della paglia; ma questi riempiticci, se sostengono il piccolo peso delle carrette siberiane, cedevano completamente sotto la mole dell'automobile. Certe strade, le migliori senza dubbio, hanno tronchi d'albero messi di traverso, gli uni vicino agli altri, una pavimentazione primordiale che trovavamo talvolta anche lontano dai villaggi, sulla quale la nostra povera macchina sussultava e pareva dovesse sfasciarsi ad ogni istante. Nei villaggi, per fortuna, vicino al male trovavamo il rimedio, e il rimedio era la popolazione, sempre benigna verso di noi, volonterosa, pronta ad aiutarci.

Se veramente i *mujik* fossero quei ladri che si dice, avrebbero potuto tranquillamente svaligiarci cento volte. Noi abbiamo trovato in loro degli amici pieni di bonarietà, di abnegazione, di semplicità, intelligenti e infaticabili. Vedendoci a spingere la macchina, s'univano a noi, senza incoraggiamenti, e spingevano. Si chiamavano l'uno con l'altro per darsi man forte. In cinque minuti tutta la popolazione era intorno all'automobile — della quale non si vedeva più, fra la calca, che la sommità del bagaglio e la bandiera, al disopra d'una confusione di copricapo di pelo, di berretti a piatto, di capigliature bionde. Qualche donna opinava che il nostro carro fosse mosso dal diavolo e si faceva ripetuti

segni di croce col pollice sulla radice del naso; ma gli uomini non mostravano d'aver paura del diavolo, specialmente accorgendosi che il diavolo offriva loro il modo di guadagnare qualche rublo.

— Andate, andate! — si sentiva dire da voci piene di buon senso — Se è il demonio che lo muove, perchè il demonio non lo tira fuori dal fango?

Già, perchè? L'argomento era persuasivo; e i *mujik*, anche i più timidi, arrivavano in massa, diguazzando nella mota con

In Siberia. — A bordo di un ferry-boat.

i stivaloni mastodontici, e spingevano cantando, per aiutarsi nel rude lavoro. Non mancava legname, e quando la forza degli uomini non bastava, comparivano lunghe travi, portate dalla moltitudine come catapulte, e costruivamo con esse le nostre poderose leve che sollevavano la macchina e ci permettevano d'incastrare sassi o ceppi sotto alle ruote. Questi lavori di disincaglio duravano sempre qualche ora. In alcuni villaggi, dopo gli uomini sopraggiungevano le donne; e spesso le fanciulle più belle, riunite in coro, cantavano in nostro onore, chi sa per quale antica usanza verso gli ospiti, per quale patriarcale e poetica consuetudine.

Lontano dai villaggi, senza speranza d'essere soccorsi prontamente, la nostra posizione era angosciosa. Percorrevamo dei sentieri orribili, che forse sarebbero stati buoni il giorno dopo. Il terreno era tutto fango sconvolto, indurito sui rilievi, molle nelle affossature. Avremmo dovuto andare lentamente per evitare scosse pericolose, e dovevamo invece inoltrare a tutta forza per non affondare. L'automobile spesso cozzava contro ostacoli nascosti, sassi, radici, tronchi sepolti, e oscillava bruscamente, si sollevava, ricadeva di traverso. Dovevamo in certi momenti tenerci ben forte per non essere lanciati sulla via; urtavamo con violenza l'uno contro l'altro. Le molle cedevano, e lo *chassis* batteva continuamente dei gran colpi secchi sull'asse del differenziale che ci facevano rimbalzare dai sedili. Il bagaglio spezzava le cinghie, le corde, e cadeva; ma non potevamo fermarci finchè non eravamo fuori dal mal passo, perchè fermarsi significava affondare; e perdevamo degli oggetti. Perdemmo un binoccolo, un *tub*, un astuccio da toilette, e altre cose.

Eravamo storditi, indolenziti; temevamo di udire lo schianto di qualche rottura irreparabile: ci aspettavamo lo spezzarsi delle molle. Tutta l'automobile era talmente ricoperta di fango, che l'aereazione del radiatore s'era fatta impossibile. Il motore costretto ad un intenso lavoro, si riscaldava e mandava vampate ardenti; pareva volesse fondersi. Fra tanta mota non trovavamo acqua per riempire il radiatore che soffiava e gettava buffi di vapore dalla vite di chiusura. Quando quella vite veniva aperta, nella speranza di rinfrescare la circolazione intorno ai cilindri, ne saliva un'altissima colonna d'acqua bollente e fumante, un vero *geyser* che ci faceva arretrare coprendoci il viso con le braccia. Dovevamo scavare con la pala nel fango, fare delle buche, ed aspettare che vi colasse un po' d'acqua terrosa per raccoglierne un bicchiere alla volta; e con quella fanghiglia riempivamo il radiatore. Il consumo di benzina era enorme; l'acceleratore doveva funzionare continuamente; eravamo sempre avvolti da nuvole di fumo bianco ed acre.

Noi vigilavamo il funzionamento dell'automobile con un ti-
e che non era scevro d'affetto. Avevamo finito per voler bene
la docile macchina che ci portava. La consideravamo quasi
vivente; la chiamavamo la " nostra grossa bestia „; le
" brava! „ quando superava le difficoltà, la compas-
quando restava impigliata nel fango, la spronavamo
nti nelle ripide salite, come fosse stata un
non la lasciavamo un istante, vivevamo della
stre stanchezze ci pareva dovessero essere an-
che le nezze. Tanta intimità ce l'aveva fatta conoscere
così bene, che tutti i rumori e i suoni dei suoi movimenti ci
erano familiari, e ci accorgevamo subito della minima inesattezza.
Ascoltavamo sempre il rombo del motore con la maggior ansia,
spiando il temuto primo sintomo di qualche malattia.

Alle sette di sera trovammo un breve tratto di strada buona.
Non avevamo ancora perduto la speranza di giungere a Tomsk.
Riprendevamo coraggio. Tomsk era a cinquanta verste. Alle nove,
alle dieci, potevamo essere in uno dei suoi grandi alberghi. Ci
si presentò un piccolo pantano in fondo ad un largo solco. Non
v'era modo di evitarlo. A destra e a sinistra v'era un folto bosco
di betulle e di abeti — singolare ritorno della taiga. Il Principe
scese per esaminare il terreno, entrò nel pantano, sentì i piedi
impigliarsi nella mota. Non v'era altro da fare che tentare il pas-
saggio con velocità.

L'automobile arretrò, prese lo slancio, scese il fossato ta-
gliando il fango con le ruote anteriori, risalì con uno dei suoi
terribili balzi felini. Ci credevamo liberati dal pericolo, quando ci
trovammo fermi, col motore ruggente. La macchina non era pas-
sata tutta: le ruote posteriori erano affondate fino ai mozzi. Si
trovarono afferrate e tenute come in una morsa, e non vi fu sforzo
di motore o di braccia che riuscì a smuoverle.

A tre verste doveva esservi un villaggio: Turunta-yeva. Bor-
ghese lasciò noi a guardia dell'automobile, e si allontanò in cerca
di soccorso. Dopo un'ora lo vedemmo ricomparire accompagnato

da dieci *mujik* che conducevano quattro cavalli. I contadini alle sue prime richieste non volevano seguirlo, ma egli aveva mostrato allo *Starosta* quei tali documenti miracolosi....

I cavalli furono attaccati, e tirarono, e gli uomini tirarono con loro, ma ogni tentativo fu inutile. Bisognava risollevare prima l'automobile per mezzo di leve. I *mujik* si dispersero allora nel bosco per abbattervi alberi dei quali fare delle travi.

Erano le nove, ma il sole ancora alto sull'orizzonte, e gi-

In un villaggio siberiano. — Un alt per attingere acqua.

gantesco, rosso, accendeva le vette delle foreste. Risuonavano nel vasto silenzio i colpi d'ascia sui tronchi, e udivamo ogni tanto lo schianto d'un albero che cadeva, accompagnato dal lungo fruscìo dei rami schiantati e delle fronde. Accendemmo il fuoco in una radura, e accoccolati intorno alla pentola che bolliva, aspettavamo che il lavoro ciclopico si compisse. Pensavamo, assorti, alle distanze che dovevamo percorrere, distanze che ci sembravano infinite, insuperabili. Ci pareva che la Siberia ci tenesse e non dovesse lasciarci più.

Verso le nove e mezza ci rimettemmo al lavoro. Con l'aiuto delle leve il disincaglio fu facile. In poco più di mezz'ora potemmo riprendere il cammino. Una lunga discesa pavimentata di tronchi d'albero ci condusse al villaggio di Turunta-yeva, dove passammo la notte, ospitati da una vecchia contadina che non aveva altro da venderci che del pan nero e del latte. Ad onta dell'ora tarda venne il pope del villaggio a vedere l'automobile. Era il primo pope siberiano che non mostrasse orrore per quella macchina; un giovane biondo, dall'aria nazarena. Ci salutò con un gesto contegnoso, riandò via senza dire una parola.

Ci sdraiammo a dormire sul pavimento dell'isba. Ma da qualche giorno non dormivamo più tranquillamente; i nostri sonni erano agitati; la stanchezza non bastava a farci gustare il riposo. Ogni ora d'immobilità ci pareva un'ora perduta. Avremmo desiderato di correre sempre. Non per avere un *record*, ma per andar lontano, per ritrovare la nostra vita e la nostra terra.

Quel giorno avevamo compito il primo mese di viaggio.

Lasciammo Turunta-yeva alle tre del mattino.

Dopo una ventina di verste, arrivammo in un grosso villaggio: Khaldeyeva. Prima di attraversarlo volemmo esplorarne il fango. Lo trovammo impassabile. Piuttosto che tentare l'impossibile impresa di forzarci la via col motore, era meglio chiedere un aiuto anticipato. Il villaggio dormiva ancora. Bussammo all'isba dello *Starosta*, e lo pregammo di fornirci cinque forti cavalli da traino. Il brav'uomo si alzò ed andò a requisirli. Khaldeyeva fu in rumore. Vennero i cavalli e gli abitanti, fra i quali molti kirghisi, così simili ai buriati e ai mongoli da poterli definire dei mongoli maomettani.

I cavalli furono attaccati con le lunghe funi all'automobile: due *mujik* , antichi artiglieri cosacchi, che s'erano battuti anche nell'ultima guerra, montarono i cavalli di testa alla postigliona, conducendoli all'attacco mirabilmente con un trotto disteso, e fustigandoli con le *nagaike*. Tutta la popolazione assisteva alla bizzarra corsa attraverso il paese.

In quel mentre sopraggiunse un tarantas tirato da due cavalli, e ne saltò a terra un ufficiale di polizia che ci domandò con premura che cosa fosse successo.

— A Tomsk — ci disse — è giunta la voce che eravate stati assaliti. Il governatore, colonnello barone De Nolcken, mi ha fatto comunicare questa notte l'ordine di partire immediatamente alla vostra ricerca. Ed eccomi qui, trottando da villaggio a villaggio. Sono felice che siate sani e salvi.

— Tutta colpa delle strade.

— Eh sì, le strade sono pessime.

— Che cosa ne fanno dei denari che ci prendono — mormorò un *mujik* vicino a noi — se non accomodano nemmeno le strade? Mangiano come lupi....

Pareva che la macchina stesse per uscire dal pantano senza incidenti, quando la vedemmo improvvisamente abbassarsi, e fermarsi con le ruote quasi sepolte. Inutilmente i cavalli frustati e aizzati con grida puntavano le zampe e tendevano i muscoli: la macchina era immobile. Dovemmo far portare delle travi, ripetere la vecchia manovra delle leve, sollevare l'automobile così. Poi attaccammo allo *chassis* altre corde per tirare anche a braccia; più di trenta uomini vi si attaccarono; altri spinsero l'automobile e infine, lentamente, la macchina potè essere condotta in salvo, fuori del villaggio, dove riprendemmo il cammino sempre difficile.

Due ore dopo eravamo in vista delle scintillanti cupole di smalto e d'oro di Tomsk, che si levavano sullo sfondo cupo della foresta. Incontrammo degli agenti a cavallo spediti ad incontrarci, i quali scorgendoci da lontano tornarono indietro a gran galoppo per annunziare il nostro arrivo. La guarnigione era accampata fuori della città, secondo l'uso dell'esercito russo nei brevi mesi dell'estate, ed una folla di soldati accorreva a vederci.

Il capo della polizia, circondato dai suoi ufficiali, ci aspettava all'ingresso di Tomsk e ci salutò cordialmente.

— Il governatore vi aspetta —. ci disse poi — Desidera vedervi subito.

— Così? — ed accennammo al nostro costume infangato e al viso coperto di polvere.

— Così, così! Vuol darvi il benvenuto. Vi conduco io. Seguite la mia vettura.

E montò in uno splendido equipaggio che aspettava poco discosto, guidato dall'enorme cocchiere in *kaftan* azzurro alla moda russa. Quel tragitto fu tremendo. Le vie della Capitale morale della Siberia non avevano niente da invidiare a quelle di Khaldeyeva, e vi rischiammo più volte delle panne vergognose. Ma, ad onta della perfidia delle sue strade, Tomsk ci appariva meravigliosa, elegante, grandiosa, forse anche per il contrasto con la monotonia della *taiga*. Passavamo per mercati pieni di folla, come quelli d'Irkutsk; ma a mano a mano che scendevamo verso il centro della città, essa perdeva le caratteristiche di città siberiana, si raffinava, vedevamo dei palazzi alla europea, dei grandi magazzini, dei cantieri, e poi un sontuoso albergo moderno, dove più tardi prendemmo alloggio.

Tomsk non ci sembrava diversa da tante grandi città della Russia europea, e il suo movimento ci dava quasi l'illusione di trovarci in qualche sobborgo di Pietroburgo. Passavano le rapide *isvoshchik* dal piccolo sedile senza spalliera, sul quale quando si è in due bisogna cingersi la vita col braccio, e passavano furgoni, biciclette. Sui marciapiedi, apparizione inaspettata, delle signore eleganti in toilettes estive. Tomsk ci pareva meritasse veramente la fama che gode di città aristocratica.

La ferrovia transiberiana l'ha lasciata lontana da sè, danneggiandola forse nel commercio. Ma Tomsk vive di una vita più eletta: è il grande centro intellettuale della Siberia. Ad essa accorre tutta la gioventù studiosa, alla sua bella università, che, simile a certe università americane, è isolata in un pittoresco bosco di betulle fra i cui rami s'intravvedono le piccole abitazioni degli studenti, graziose come *châlets*. E accorre da tutta la Siberia la gioventù alla sua moderna scuola tecnologica, alla sua biblioteca grandiosa. La chiamano anche " Tomsk la Dotta ".

Il governatore ci accolse con espansione amichevole, c'invitò a colazione e a pranzo. E nella giornata trascorremmo lunghe ore nel suo palazzo, i cui saloni avevano i grandi camini accesi come in pieno inverno, sentendoci riposare della solitudine rude nell'affabilità cordiale del colonnello De Nolcken e della sua famiglia. Egli ci mostrò i suoi orsi nel giardino; suo figlio ci presentò i suoi splendidi cavalli, tipi di razza locale famosa in Russia; e la baronessa De Nolcken ci fece ammirare i suoi daini

In Siberia. — Tipi di Mujiks.

che venivano a prenderle il cibo sulla mano. Al cancello del palazzo si aggruppavano i postulanti, degli zingari feriti in rissa, dei *mujik* che avevano reclami da fare, una piccola folla cenciosa, silenziosa, paziente ed ostinata, che non voleva saperne di parlare con funzionari e con ufficiali, che voleva vedere il governatore, ed aspettava l'ora della giustizia. Il governatore s'appressava alla soglia, ascoltava quei lagni, rimandava tutti a casa dicendo: Vedremo! — e il gruppo si disperdeva contento d'aver parlato con *lui*.

Il barone De Nolcken, un simpatico tipo di gentiluomo, di

origine, credo, tedesca, ha il volto coperto di cicatrici. Sono un ricordo dei rivoluzionari. Due anni fa egli era vice-governatore a Varsavia, ricevette lettere minatorie, trovò sul suo tavolo la condanna a morte decretatagli dalla rivoluzione, e una sera fu aggredito, colpito, lasciato per morto sulla via. Aveva ricevuto quarantadue ferite. Guarì, e a questo fatto deve la nomina a governatore della provincia di Tomsk — un dominio grande come l'Impero germanico. I governatorati in Siberia, che una volta erano considerati posti di punizione, sono ora i più ambiti, e si danno per premio. Sono pericolosi anche loro — il governatore di Omsk fu ammazzato l'anno scorso in mezzo alla strada insieme a due gendarmi della scorta — ma sempre meno pericolosi di quelli della Russia europea, dove si fa strage di governatori. Anche il capo della polizia di Tomsk ha riconosciuto i pericoli del nichilismo. Viene egli pure da Varsavia.

— Si starebbe bene a Varsavia — ci diceva raccontandoci dei suoi casi — ma, che volete, in quel benedetto paese sparano troppe fucilate, troppe!

E aveva l'aria di voler dire: qualcheduna, passi.... !

Domandammo al governatore informazioni sulle strade fra Tomsk e Omsk. Ce ne diede di poco incoraggianti. Egli credeva che, almeno per due terzi del percorso, le avremmo trovate cattive come quelle della vigilia. La notizia, ahimè, veniva da fonte ufficiale.

Poco lontano dalla sede del governatore, v'è un grande palazzo bruciato. Era un magnifico teatro regalato alla città da un ricchissimo negoziante. Fu bruciato due anni or sono da soldati in rivolta. Non potendo distruggere il palazzo del governatore, incendiarono un suo vicino. Vi fu un momento, dopo la guerra, in cui parve che tutto l'Impero si sfasciasse. Il mondo non ebbe che un'eco imprecisa e breve di quel principio di rovina. A Irkutsk, a Krasnojarsk, a Tomsk, a Omsk, il telegrafo e la posta non funzionavano più, i treni erano condotti da soldati rimasti fedeli: le truppe reduci dalla Manciuria portavano sul suolo della

patria i furori della guerra, i commerci erano sospesi, tutti i negozi e le case barricati, le grandi città parevano morte. E tutto questo, laggiù, non per un trionfo d'ideali, per una lotta politica; non era rivoluzione quella; era un fenomeno molto meno complesso; si trattava di questo fatto: che centinaia di migliaia d'uomini avevano alla guerra imparato ad ammazzare e a distruggere, e, dopo le battaglie, seguitavano.

Alla sera, tardi, tornando all'albergo, nella via deserta, illuminata dal pallore rosato della notte, incontrammo dei reggimenti che venivano dal campo. I soldati cantavano in coro marciando, e nelle canne dei fucili portavano legati mazzi di fiori campestri.

Lasciammo Tomsk alle quattro del mattino del giorno dopo, 12 Luglio, con un tempo sempre minaccioso. Ci precedevano, al galoppo, due cosacchi mandati dal governatore ad indicarci la strada per uscire dalla città. Un gruppo di velocipedisti e motociclisti ci scortava.

In quel momento non speravamo più al ritorno del sole. Arrivare ad Omsk, lontana 960 chilometri, non importa in quanto tempo, ci sembrava un ideale quasi irraggiungibile. Dal colonnello De Nolcken ci eravamo fatti indicare i principali villaggi sulla nostra strada nei quali avremmo potuto far tappa. Calcolavamo di non poter percorrere più di 150 chilometri al giorno. Chi avrebbe immaginato che un sole, dapprima timido, pallido, esitante, uno di quei soli che tornano a nascondersi subito appena apparsi, ci avrebbe accompagnati al principio, per farsi poi più ardito, ardente fino a divenire torrido, fino a prosciugare il fango, indurire la strada, prepararci un sicuro terreno per la nostra corsa? No, alla partenza aspettavamo la pioggia.

Correvamo per le vie deserte di Tomsk appresso ai nostri cosacchi. Volti assonnati apparivano dietro ai vetri, attirati dall'insolito rumore dei cavalli al galoppo, del motore, dei campanelli.

Il singolare corteo lasciò la città, e andò a fermarsi, pochi

minuti dopo, sulla riva destra del Tom, vasto come un canale marittimo, velato dalla bruma.

— *Halte! Regardez ici, Messieurs!* — ci comandò una voce imperiosa.

Era un fotografo, dall'aspetto di ufficiale di cavalleria in ritiro, il quale, coadiuvato dalla moglie aveva messo in batteria un'enorme macchina fotografica, e ci attendeva al varco chi sa da quale ora. Guardammo *ici*. Egli cambiò la lastra ordinandoci:

— *Ne bougez pas!*

— Ma abbiamo fretta!

— *Moi aussi!*

Finì la sua operazione preliminare, ci rifotografò, e poi additando la macchina ci disse solennemente:

— *C'est la gloire! Adieu!*

Traversammo il Tom sopra il più bizzarro battello del mondo, mosso da quattro cavalli che, trotterellando in giro sulla prora come in un molino, comunicavano il movimento a delle primitive ruote a pale, cigolanti e pigre.

Alle cinque lasciavamo questa stravagante navigazione ippica, e cominciammo a correre al sud, lungo la sponda sinistra del Tom. Dopo una ventina di verste per una campagna collinosa e triste, c'internammo in una magnifica foresta di abeti giganteschi, ultimo lembo della *taiga* tenebrosa, imponente e sinistra. Ci urgeva di abbandonarla. Per un certo tratto la nostra strada, quella per la città di Kolywan, lontana 230 chilometri da Tomsk e dove speravamo di giungere alla sera, è comune con la strada che scende a Barnaul, al sud, vicino alle sterminate steppe di Barabas, e cercavamo il bivio per volgere a ponente. Interrogammo i rari *mujik* che passavano con le loro teleghe, ma essi ignoravano la direzione per Barnaul e Kolywan. Non conoscevano che il loro villaggio e la via di Tomsk.

Tememmo ad un certo punto di aver sbagliato la strada, di esserci completamente perduti. Ci sembrava che la foresta ci avesse afferrati e ci tenesse legati nell'intrigato labirinto dei suoi

sentieri. Passarono così quattro ore. Finalmente le ombre fosche nelle quali correvamo si dischiusero, e dopo un po' scorgemmo dritto sull'erba un palo portante un numero sbiadito: era l'atteso segno della buona strada (da non confondersi con la strada buona). Ci ritrovavamo sul " Moscowsky Trakt „, su quell'antica via maestra che univa Mosca a Irkutsk, le due capitali — la madre e la figlia. Del Trakt non ritrovammo altro segno che

Attraversando un fiume siberiano. — L'automobile imbarcata.

quei pali, e dei solchi appena visibili fra l'erba lasciati da un traffico estinto, diretti dall'oriente all'occidente.

La *taiga* si allontanava, e correvamo sotto la luce d'un sole nuovo e tenue. I gruppi d'alberi si facevano sempre più rari, e, sparsi sull'eguaglianza verde delle praterie, facevano pensare alle ultime nuvolaglie d'un temporale passato. La campagna si appianava, si eguagliava, diveniva quasi deserta. Trovammo pochi villaggi, circondati da mulini a vento. Noi che giudicavamo il paese dal solo punto di vista della strada, ci rallegravamo della scomparsa del pittoresco.

Improvvisamente ecco apparire lontano un gruppo di cava-

lieri che si dirige galoppando verso di noi, quasi per tagliarci la strada. Noi osserviamo, e crediamo di rivedere dei mongoli. Infatti i cavalieri indossano un costume simile a quello dei mongoli, hanno il loro aspetto, e come i mongoli cavalcano con la sella quasi sul collo del cavallo. Sono dei Kirghisi nomadi. Essi hanno un non so che di selvaggio e di combattivo. Ci fanno pensare a delle scolte, a delle estreme avanguardie spinte avanti da qualche esercito asiatico in marcia dalle steppe del sud.

Giuntici vicino hanno fermato di colpo i cavalli osservando attentamente l'automobile, curvi sulla sella; poi sono scoppiati in una risata lunga e gioviale; trovavano la cosa estremamente divertente. Ripartirono galoppando, dopo averci salutato, e si voltarono più volte ridendo a guardarci. I kirghisi sono anch'essi nemici del pittoresco. Vivono a preferenza dove non sono alberi e dove non sono colline; la pianura è la loro patria; amano i vasti orizzonti, la libertà di correre ovunque senza incontrare ostacoli; vogliono sentirsi padroni dello spazio illimitato; hanno, sul continente, degl'istinti di marinaio.

Quel giorno ricorreva una non so quale festa slava. Nei villaggi le popolazioni sfoggiavano abiti vistosi; uomini e donne adunati sulle soglie cantavano in coro, accompagnandosi con le *balalaike* e le fisarmoniche. Quando passavamo, i canti cessavano, e si levava un urlo di sorpresa contenta e di festosità, come al passaggio d'un bel carro mascherato in un giorno di carnevale. Ma l'urlo delle folle, pure se è lieto, ha sempre un tono che par minaccioso; vi è troppa forza in esso; è formidabile anche quando vuol essere scherzoso, e noi ci volgevamo a guardare se i volti ridevano od erano seri. Ridevano. Eravamo rincorsi da gente che ci gridava:

— Aspetta! Aspetta! Lasciami salire!

— Portami a spasso, e ti pago un bicchiere di *vodka!*

Giungemmo sulla sponda destra dell'Obi, più vasto, più lento, più pigro e malinconico del Tom. L'altra riva è tanto lontana che sembra una striscia verde all'orizzonte. Il battello, anch'esso a

cavalli, impiegò lungo tempo a trasportarci. I barcaiuoli ci avvertirono che avremmo trovato trenta verste di palude non ancora prosciugata, prodotta dall'Obi. Abbiamo attraversato quella insidiosa zona di acquitrini in modo singolare, straordinario.

Sulla riva ci aspettava il *Pristaf* di Kolywan venuto per ordine del governatore a farci da pilota. Un *tarantas* attaccato a *troika*, guidato da un cocchiere kirghiso, lo aspettava. Egli vi salì e ci pregò di seguirlo con la più grande attenzione.

— Se deviate di un passo — ci disse — correte il rischio di affondare. Vi assicuro che sarete condotti velocemente.

Infatti il kirghiso, impellicciato come fosse inverno e coperto da un berrettone di pelo, frustò i cavalli senza misericordia; la *troika* partì a carriera sfrenata, e noi dietro. Pareva un disperato inseguimento in mezzo ad erbe alte, fra le quali scintillavano larghe distese d'acqua immobile. Dopo cinque minuti vedemmo un sentiero vicino a noi che ci parve molto migliore del nostro; vi entrammo. E affondammo.

Per fortuna eravamo ancora vicino all'Obi, e, riuscito inutile ogni tentativo di disincagliare la macchina facendola tirare dai tre cavalli del *tarantas*, il cocchiere kirghiso tornò rapidamente al fiume e chiamò degli uomini. Vennero *mujik* e battellieri, e in meno di mezz'ora fummo fuori dal pantano.

— Ve lo avevo detto, *Kniatz* Borghese — esclamò il *Pristaf* — di seguirmi!

Da quell'istante lo seguimmo con fedeltà da cane. La *troika* faceva giri fantastici; a momenti spariva dietro a cespugli, a ciuffi di piante palustri, di salici nani, di giuncaglie; ci guidava allora il tintinnare del campanello appeso all'arcuato *dugà*, sotto al quale il cavallo mediano tendeva il collo nella corsa, e ci guidavano la frusta e il berretto di pelo del kirghiso che vedevamo passare come in un volo sulla sommità delle piante. Spesso l'acqua spruzzava sotto le ruote e sentivamo l'automobile affondare lievemente; ma ci salvava la velocità. Quella fuga furibonda aveva del romanzesco. Noi provavamo quasi il piacere d'una caccia.

Ogni dieci verste la *troika* trovava cavalli freschi e un nuovo cocchiere. Il cambio veniva operato fulmineamente; quasi non aspettavamo. Tutto era preparato in modo da non attendere un istante. Traversammo un fiumicello, confluente dell'Obi, sopra una vecchia barca sconnessa, e dovemmo lavorare duramente, insieme a dei *mujik* e al *Pristaf*, per rafforzare la passerella d'imbarco che aveva minacciato di spezzarsi sotto l'automobile. Al di là del piccolo fiume il terreno cominciava ad ondularsi. Le paludi erano finite. Verso le sette scorgemmo dei campanili aguzzi sulla linea bassa dell'orizzonte. Mezz'ora dopo arrivavamo a Kolywan.

La popolazione ci aspettava, come a Marinsk. Era uscita dal paese a piedi, a cavallo, in telega. Il capo della polizia era là, in mezzo ad un gran vuoto rispettoso. Appena ci vide si avanzò per riceverci. Ma improvvisamente il nostro solenne ingresso venne turbato da un incidente unico.

Centinaia di buoi tornavano dai campi alle loro stalle, con la fretta di animali casalinghi, quando.... Ma è bene spiegare prima un uso particolare dei buoi siberiani, i quali dimostrano la migliore educazione sociale. I pascoli in Siberia sono quasi tutti comunali, proprietà collettive. Al mattino gli abitanti schiudono le stalle, e i buoi vanno a ruminare insieme l'erba municipale; alla sera la gran mandria rientra tutta unita al paese, come fanno i ragazzi che tornano dalla scuola, e quando è nell'abitato ogni bue si distacca dai compagni e va a casa sua, tranquillamente, da sè; trova la stalla aperta, rientra, e la mandria si assottiglia fino a che non rimane che un solo bue, l'ultimo, il quale sparisce nell'ultima casa del villaggio. Noi arrivavamo a Kolywan precisamente durante la *rentrée* serale dei buoi cittadini. Spaventati dall'automobile, si precipitarono nell'abitato, s'ingolfarono nella strada principale insieme a noi. La gente fuggiva. Il capo della polizia era scomparso con mezzo saluto rientrato. Ci trovammo avvolti da un gran polverone, circondati da una selva di corna, in mezzo allo scalpitìo, ai muggiti, alle grida. Potevamo crederci al centro della più straor-

dinaria *corrida*. Finimmo per giungere alla *Zemstwoskaya Dom* accompagnati da quel corteggio.

Dopo un po' il capo della polizia ci raggiunse e potè emettere la fine del suo saluto così malamente interrotto. S'intrattenne poi con noi a narrarci le sfortune di Kolywan.

— Una città finita! ci diceva — Era ricca, ed ora è povera; era popolosa, ed ora è deserta!

— Di chi la colpa?

La macchina affondata in vicinanza di Tomsk.

— Della ferrovia. Kolywan è stata lasciata al nord dalla ferrovia; abbandonata. E tutti emigrano alla vicina stazione ferroviaria, a Nowi-Nikelajewsk, che raccoglie le attività commerciali di Kolywan e di Tomsk, e diventa una grande città, e tra qualche anno sarà più bella anche di Tomsk. Ha già ventimila abitanti!

Le " città fungaie „ non sorgono soltanto in America. La Siberia ha molti esempi di questo significativo fenomeno.

La padrona della casa, una donna dal fare energico e dalle proporzioni vaste, ci prese sotto la sua efficace protezione. Allon-

tanò i visitatori importuni e poi ci disse, senza aspettare i nostri ordini, da persona ricca di senso pratico:

— Ho immaginato che aveste fame. Perciò ho fatto subito preparare il pranzo. Sarà pronto fra poco.

— Grazie, signora.

— Uno *shi,* delle cotolette, dei polli arrosto, pane bianco, birra, thè....

Oh Kolywan, paese di delizie....!

CAPITOLO XVII.

SULLA STEPPA

La steppa — Il telegrafo di Kainsk — Il freno arde — Omsk — La Siberia che si sveglia — La stanchezza — Ancora la steppa — Un incendio sulla prateria — Ischim.

La nostra automobile aveva trovato a Kolywan, come a tutte le tappe da Missowaja in qua, e come trovò sempre regolarmente fino alla fine del viaggio, la sua porzione quotidiana di benzina e di grassi. Non riempivamo mai completamente i serbatoi per non aggravare troppo il peso della macchina, ma ad ogni partenza avevamo a bastanza combustibile e lubrificanti per sette od ottocento chilometri.

Alle quattro del mattino, 13 Luglio, correvamo verso Kainsk lontana 340 chilometri da Kolywan. Il cielo era coperto e minaccioso. Un'ora dopo che eravamo partiti, cominciò a piovere dirottamente; ma fu un breve acquazzone. Alle sette un bel vento di levante aveva già sbaragliato le nubi, e il sole splendeva nel più bel cielo del mondo.

La strada che percorrevamo, in Europa non avrebbe meritato nemmeno il titolo di sentiero campestre; ma era solida, era piana, era eguale, e noi la trovavamo meravigliosa ad onta degli acquitrini che la fiancheggiavano, coperti da erbe altissime e folte. Da essi si levavano torme di uccelli: aironi bianchi, beccaccini,

folaghe dal volo goffo, e vere nugole di cornacchie dal petto bigio, le quali talvolta sopraffatte dalla velocità dell' automobile, svolazzando come impazzite, finivano per urtarla, e cadevano in uno starnazzamento di agonia. Una quantità di farfalle rimaneva attaccata al radiatore, che ne era tutto costellato come una tavola da collezionista.

Noi eravamo felici di riprovare, dopo tanto tempo, la voluttà della gran corsa. Con l'orologio alla mano contavamo i pali delle verste che sfilavano velocemente: in alcuni tratti andavamo a sessanta chilometri all'ora. Ma ci trattenevano i ponticelli, una infinità di ponti minuscoli che si vedevano da lontano perchè avevano i parapetti di legno dipinti a fascie bianche, nere e rosse, che talvolta davano l'illusione di gruppi d'uomini immobili in mezzo alla campagna. Quei ponti erano così brevi, che quando le ruote anteriori scendevano la rampa d'uscita, le posteriori salivano quella d'imbocco, e non di rado accadeva che l'automobile in quella posizione urtasse col volano il tavolato, " battesse la pancia ", come dicevamo noi. Per non fargliela battere dovevamo passare quei ponti con grande cautela.

Traversavamo rapidamente dei rari villaggi. Era un altro giorno di festa. Incontravamo processioni di *mujik* in abiti sgargianti, camiciole di tutti i colori, cinture ornate di metalli. Avanti a loro i popi col gran piviale o la dalmatica, il capo coperto dalla mitria che ricorda per la forma la corona imperiale di Russia; e dietro le donne, dai capi avvolti in fazzoletti rossi, con le sottane corte, e gli stivaloni da uomo. Le processioni riempivano la strada, venivano avanti in lento disordine recando croci e icone, orando e cantando. Noi ci fermavamo per non disturbare le sacre cerimonie, ma la nostra precauzione era inutile. Le preghiere e gl'inni cessavano, i devoti, compresi i popi, dimenticavano per un momento il buon Dio per guardarci estatici a loro agio; tutte le icone si volgevano dalla nostra parte mostrandoci neri volti di santi bizantini incorniciati d'oro, e solo dopo un po' la processione continuava, e i canti riprendevano più alti e

più nutriti per farsi perdonare l' interruzione. Certo l' automobile portava dei gravi danni alla devozione. I campanari, che sbattagliavano festosamente, come vuole l' uso quando la processione è fuori, sospendevano di suonare, e, profittando della elevata posizione dei campanili, seguivano con lo sguardo l'automobile fuggente lontano con il suo strascico di polvere che si riabbatteva sui prati.

Nel pomeriggio siamo entrati nella vera regione delle steppe

Sul battello a cavallo che attraversa il Tom a Tomsk. — Il motore.

— le steppe di Barabinsk — che in certi punti ci ricordavano le praterie mongole. Era però una Mongolia molto più verde, ricca d'acque, variata da ciuffi d'alberi nani — boschetti lillipuziani. Rivedevamo delle piante che giganteggiano nella *taiga*, e specialmente betulle, ma divenute umili nella steppa, meschine caricature di se stesse, desiderose di farsi piccole, di ritornare erba. Dei grandi stagni e dei laghi scintillavano ogni tanto all'orizzonte confusamente, e ci pareva, vedendoli da lontano, di correre verso qualche mare ignoto.

Su tutta quella sconfinata pianura si aprono specchi d'ac-

qua; l'azzurro si alterna al verde; il brivido dell'onda all'immobilità della terra. Passammo per un tratto lungo le rive di un lago pittoresco, il lago d' Ubinsk: una distesa di sereno. Attraversammo su comode barche numerosi fiumi, il Tschulym presso al grosso villaggio di Pulym (un altro Tschulym che non ha nulla a che fare con quello di Atschinsk), il Kargat presso a Kargatsk, altri minori.

Nella steppa abbiamo rivisto le *yurte*. Erano kirghise ma non differivano in nulla da quelle mongole; quelle cupolette rappresentano probabilmente l'unica forma di edificio che resista agli impetuosi venti delle pianure: le case di tutti i popoli che amano lo spazio e la solitudine.

Verso le sette arrivavamo a Kainsk, circondata da decine di mulini a vento le cui ampie ali immobili sull'orizzonte libero sembravano grandi croci d'un cimitero di giganti. A Kainsk nessuno ci aspettava così presto. Entrammo quasi inosservati perchè v'era una fiera, e in mezzo alla fiera un circo equestre, un carosello, un baraccone di fenomeni viventi; suonavano organi e fanfare; vociavano i gridatori; e tutto il popolo aggruppato intorno a quei recinti meravigliosi volgeva le spalle alla strada per la quale arrivavamo. Ma dei soldati ci videro, si volsero, chiamarono i compagni, e in un momento la folla si trovò come ad un comando con le spalle verso i baracconi e i visi ammiratori rivolti a noi. Gli organi e le fanfare interruppero le loro armonie a mezzo, e i gridatori, dall'alto delle loro impalcature, ci guardarono con una curiosità ostile, come a dei rivali fortunati. Penetrammo per le vie deserte in cerca dell'albergo, e lo trovammo: il più meschino e il più sudicio albergo della Siberia.

Non riuscii a penetrare nell'ufficio telegrafico di Kainsk. Ne fui respinto come se fossi andato lì a lasciare, invece d' un dispaccio, una bomba di dinamite. Ero accompagnato da un giovinotto che s'era offerto di mostrarmi la strada. La porta dell' ufficio era chiusa. Bussammo, e una voce irritata gridò da dietro l'uscio:

— Chi siete?

Declinai nome e qualità.

— Tornate domani.

— Non posso. Parto all'alba, ed ho un telegramma da spedire.

— Andate via!

— Apritemi, vi mostrerò i miei documenti. Non spedite telegrammi?

— Sì. Ma non vi conosco.

Era dunque un ufficio per gli amici soltanto.

— Debbo telegrafare al governatore di Tomsk.

— Andate via!

La voce s'era fatta minacciosa. Insistei. L'uomo dietro la porta gridò qualche cosa che non compresi, ma che comprese il giovanotto mia guida il quale fuggì precipitosamente facendomi cenno di seguirlo. Gli chiesi:

— Che succede?

Egli rispose, sempre allontanandosi, col gesto di chi spara un fucile ed emise questi eloquenti monosillabi:

— Bum! bum!

Il mio giornale sarebbe dovuto rimanere per quella sera senza notizie della nostra corsa. " Già — pensai fra me — meglio senza notizie che senza corrispondente! „ e tornai all'albergo.

Attraversammo l'Om a Kainsk, poco fuori del paese, sopra un curioso ponte di legno che s'era abbassato, forse per delle alluvioni, fino ad essere quasi tutto sott'acqua. Lo chiamammo il ponte-guado. Erano le quattro del mattino del 4 Luglio. Riprendemmo la veloce corsa per l'immensa pianura che non avremmo più lasciato fino all'Europa: non ci aspettavano ormai altre alture che gli Urali.

Alla partenza il tempo era minaccioso. Dopo due ore pioveva a dirotto. La strada divenne improvvisamente quasi impra-

ticabile. Giunti ad un passaggio a livello della ferrovia, come già avevamo fatto fra Kainsk e Krasnojarsk, chiedemmo ricovero al cantoniere. Non volevamo ricorrere ancora all'incatenamento della ruota per vincer il fango. Ho dimenticato di dire che lo stratagemma della catena aveva i suoi inconvenienti, e gravi, che lo rendevano sconsigliabile; la catena tagliava la pneumatica, e, quel che è peggio sforzava i raggi della ruota indebolendone l'attaccatura al cerchione. La ruota motrice sinistra cominciava a darci delle preoccupazioni; aveva delle fessure agli alveoli dei raggi, e talvolta scricchiolava. Rompere una ruota significava rimanere irrimediabilmente per la strada. Dovevamo andar cauti.

E del resto la Siberia ci aveva insegnato a dominare le impazienze. Ci conferiva un po' di quel fatalismo che è il fondo del carattere slavo, e che probabilmente deriva appunto dall'abitudine di trovarsi di fronte a delle difficoltà ineluttabili imposte dall'inclemenza del clima. Si può avere qualunque urgenza laggiù, si può essere sotto la pressione del più grande bisogno, ma quando il tempo dice: Fermi! — bisogna rassegnarsi e fermarsi. La necessità di piegarsi a questa violenza, di aspettare indefinitivamente, finisce per dare serenità alla forzata rinunzia della propria indipendenza; sottomettersi a delle volontà superiori diventa un istinto; si piega docilmente e senza dolore il capo alla tempesta come all'*ukase*, all'inondazione come agli ordini della polizia. Agli uni e agli altri si dice: *Nitchevò!* — Il primo autocrate della Russia non è lo Zar: è il clima.

Quanto tempo saremmo dovuti rimanere fermi? Il cielo era oscuro, carico di pioggia come se non avesse mai piovuto. Il cantoniere della ferrovia ci diceva che avremmo trovato un sessanta verste di pessimo terreno, ma che poi la strada sarebbe divenuta buona, anche sotto la pioggia, perchè sabbiosa. Dopo un'ora vedemmo che le nuvole non correvano più da ponente a levante, ma si spingevano disordinatamente verso il sud in una fuga fantastica. Aveva dunque cambiato vento. Eravamo arrivati ad intendercene di venti siberiani più d'un compilatore di lunari.

Vento di ponente: tempesta; vento di mezzogiorno: variabile e nebbia; vento di tramontana o di levante: sereno. Pioveva ancora, ma eravamo diventati allegri come se fosse comparso il sole. Cominciavamo ad esser noi sereni prima del cielo. Montammo in macchina, senza aspettare più oltre, e via.

Non trascorse un'ora che il tempo divenne splendido. La strada era buona, per molti tratti ottima. Andavamo velocemente. Calcolavamo di correre in certi momenti a cinquanta chilometri

Un Kirghiso presso Tomsk.

all'ora. Mantenevamo comodamente una media di trentacinque chilometri all'ora. Lo sconfinato panorama della steppa si svolgeva con perseverante monotonia. I villaggi erano più rari, e fatti di isbe più piccole; manca il legname in quelle regioni, e le case più povere della Siberia orientale e della Transbaikalia portate lì sarebbero sembrate palazzi. Si vedevano abitazioni minuscole dentro le quali i grossi *mujik* dovevano certamente star sempre seduti come i santi delle pitture giottesche. Il sole diveniva torrido.

Speravamo di arrivare senza incidenti ad Omsk, ma verso

mezzogiorno ci trovammo in un pericolo impreveduto, che avrebbe potuto avere disastrose conseguenze. Tutto ad un tratto sentimmo un puzzo di bruciato, e subito dopo, volgendoci, vedemmo che la macchina lasciava dietro di sè un denso fumo. Il fumo usciva da sotto alla vettura.

— Il freno! — gridammo. — Il freno arde!

Conoscevamo già questo genere d'incidenti per avere il minimo dubbio sulla sua origine. Fermammo l'automobile e balzammo in terra. Le fiamme divamparono. Questa volta il caso era gravissimo. La grande velocità ci aveva impedito di accorgercene subito, a causa della ventilazione. Il fuoco, aveva dovuto svilupparsi molto prima che il suo odore giungesse a farsi sentire. Le fiamme, che erano state fino allora tenute basse dal vento della corsa e dal potentissimo soffio d'aria sviluppato dalla vorticosa rotazione del volano, s'allungarono nella calma rombando. La causa del fuoco era sempre nel soverchio attrito del freno che si chiudeva da sè, per un guasto che non potevamo conoscere senza smontare la macchina. Quella volta non soltanto il grasso lubrificante del freno s'era incendiato, ma cominciava ad ardere il piano di legno della carrozzeria. Temevamo l'imminente scoppio della benzina, della quale avevamo nei serbatoi un duecento litri. Sarebbe bastato un minimo guasto al tubo che conduce la benzina al motore, e che passava a pochi centimetri dalle fiamme, per provocare una catastrofe.

— Acqua! Acqua! Svelti! — ci gridavamo.

Le altre volte avevamo trovato facilmente dell'acqua intorno a noi. Io presi la pentola, e mi precipitai nei fossati ai lati della strada. Erano asciutti. Inutilmente cercai almeno del fango, fra l'erba. Il terreno sabbioso, era inaridito. A cinquanta passi, avanti a noi, v'era un ponticello. Là sotto avrei trovato dell'acqua, una pozza almeno. Vi corsi trafelato. Niente. Per un momento girammo concitati.

— Coraggio! — ci dicevamo.

— Gettiamogli addosso della sabbia!

— Degli stracci! Dove sono gli stracci?

— I vestiti!

Ed Ettore gettò sulla fiammata l'impermeabile, Borghese una pelliccia. Il grasso incendiato si spense, ma la carrozzeria ardeva ancora. Togliemmo le tavole del piano, le spegnemmo con la terra, ne raschiammo i pezzi accesi con i coltelli facendone cadere a faville tutta la superfice imbragiata. Finalmente le vampe erano domate; con degli stracci, inumiditi nella poca acqua che gocciolava dal radiatore, soffocammo i resti dell'incendio. Spiammo ogni scaturigine di fumo, e rimanemmo lì a vigilare finchè non ci sentimmo sicuri che il pericolo era scomparso. Allora demmo un gran sospiro di soddisfazione, e ci guardammo sorridendo, un po' trasognati.

— E anche questa volta è andata bene! — esclamavamo.

— Aver portato la macchina fin qui per vederla finire in un fuoco d'artifizio in mezzo alla steppa!

— Fortuna che ce ne siamo accorti in tempo!

— Se scoppiava la benzina andavamo in aria tutti e tre!

— In macchina! In macchina, che si fa tardi! — osservò il Principe.

— A Omsk! A Omsk!

Ettore aveva già aperto completamente il freno guasto rinunziando a servirsene per l'avvenire. Rimaneva ancora il freno a mano, non così pronto come quello a pedale, ma certo egualmente efficace. E riprendemmo il viaggio.

Presso al villaggio di Jurjewo trovammo un piccolo fiume da passare. I contadini temettero forse che l'automobile rovinasse il battello, poichè non volevano a nessun costo lasciarci traghettare. " La barca — dicevano — è per gli uomini, per i cavalli e per le teleghe. Questo non è un cavallo, non è una telega, dunque non può passare „. Tutta la eloquenza di Borghese non poteva convincerli. E allora? Allora comparve alla luce la lettera del Ministro. Un quarto d'ora dopo eravamo all'altra parte del fiume. A poca distanza da Omsk riattraversammo l'Om. Una

folla di *mujik* in abiti domenicali presenziava dall'altra riva la breve navigazione. La nostra apparenza e il nostro modo di locomozione sembrarono sommamente sospetti non so a quale autorità del villaggio vicino. Era un mezzo contadino col berretto da funzionario, il quale profittò d'una nostra fermata, causata dal bisogno di metter acqua nel radiatore, per andarsi a munire d'un registro e tornare di corsa. Ci stavamo rimettendo in cammino.

— Fermatevi! — ci gridò l'uomo con accento imperioso.

Lo guardammo con un'indifferenza che dovette ferire molto la sua autorità, perchè gridò indignato:

— Fermatevi, vi dico! Fermatevi!

No. Conoscevamo già molti di quei piccoli despoti da villaggio che si dànno l'aria di dirigere anche il corso dei fiumi e la fioritura dei prati, che profittano del loro potere per creare tutte le noie possibili al prossimo, ignoranti ed avidi, che in altre occasioni ci avevano domandato nome, cognome, qualità, nazionalità, spiegazioni d'ogni genere, trascrivendo solennemente le risposte sopra un taccuino e guardandoci con la severità di giudici. Uno straniero, per il fatto che passa sul loro territorio, lo trattano da colpevole. No, il brav'uomo poteva pure gridare: noi non intendevamo aumentare il numero delle fermate impreviste, subire uno stupido interrogatorio, mostrare le carte, e dare una soddisfazione a quel microtiranno.

Egli si mise a correrci dietro con tutte le forze, gridando:

— Fermatevi, in nome della legge!

Io mi alzai in piedi, mi volsi, e seriamente, gravemente, affacciandomi al disopra dei bagagli, feci al nostro persecutore la più orribile smorfia imparata nei lontani anni della scuola elementare. Egli si fermò sconcertato da tanto ardire; e noi ci allontanammo lietamente.

Alle quattro scorgemmo Omsk, in una pianura sabbiosa disseminata di giunchi a ciuffi. Fuori della città s'innalzavano grandi e singolari mulini a vento, con le ali numerose disposte come raggi in ruote gigantesche, che facevano pensare a strane

antiche macchine da assedio. Eravamo aspettati da un ufficiale di polizia, il quale, montato in una *iswoshchik*, ci guidò all'albergo. In poco più di dodici ore avevamo percorso da Kainsk 390 chilometri. Era stata la più fortunata giornata di viaggio.

Arrivammo ad Omsk all'ora della passeggiata domenicale. Sui marciapiedi di legno si muoveva lenta la pacifica folla dei cittadini, che prendeva aria con quell'andatura speciale di chi indossa il migliore vestito e non vuole sciuparlo. Passavano uf-

Affondati fra Tomsk e Kolywan.

ficiali e funzionari in grande uniforme, con le loro famiglie, tenendo i bambini per la mano. Vi era quella tranquilla atmosfera di città di provincia che si riposa. Le chiese dalle cupole multicolori, spandevano un suono di campane. Tutti si fermavano vedendoci, si volgevano. Noi arrestavamo, passando, quel vasto e pigro movimento della strada. Attraversammo un bel ponte sull'Om, vicino alla confluenza con l'Irtysch; un gendarme a cavallo ci fece cenno di rallentare: il ponte non si attraversa che al passo.

Sulle rive si allineavano i *docks* e gli scali; contro alle

banchine di sbarco allungavano il fianco alcuni di quei grandi ed eleganti vapori da passeggeri che in questa stagione discendono l'Irtysch fino a Tobolsk e lo risalgono fino a Semipalatinsk, per 1500 chilometri del suo corso; vicino ai piroscafi, larghe chiatte si offrivano al carico sotto alle gru. Ne avevamo un'impressione di attività e di modernità. Era quasi una rivelazione per noi. Ci pareva di essere già in piena Europa. Avevamo trovato in Irkutsk la capitale politica, in Tomsk la capitale morale e in Omsk trovavamo la capitale commerciale della Russia asiatica.

Omsk è il centro di attività produttrici enormi. Essa domina, per la sua posizione, tutta la Siberia occidentale. Raccoglie per la via dei fiumi le ricchezze della terra più feconda, e le getta sui mercati europei per la strada ferrata. Si parla di riunirla con una linea alla ferrovia del Turkestan; diventerà il cuore dell'Asia centrale. Questa vecchia città che un soffio di progresso ha ringiovanito, ha degli aspetti di città pioniera, di città che sorga adesso e che abbia fretta, di città nuova su terra nuova, senza tradizioni da vincere e senza consuetudini da rispettare. Il segno di questa vitalità che sboccia adesso, indipendente da ogni vincolo del passato, si manifesta nella diffusione delle macchine. Sulle banchine del fiume noi non vedevamo che macchine, a migliaia, pronte ad imbarcarsi per le steppe vergini del Kulundinsk e del Naiman. Erano le più moderne macchine dell' industria agraria, quelle stesse che il misoneismo respinge da tante regioni civili d'Europa. È più difficile cambiare che creare: Omsk crea. Immense distese di " terra nera „ che non furono mai toccate dal lavoro umano, vengono aperte dai doppi aratri americani, fecondate dalle più perfezionate seminatrici, coltivate con i più ingegnosi apparecchi che la civiltà inventa a questo scopo.

Omsk riceve e disperde sui nuovi campi più di venticinque milioni di franchi all'anno di macchine agricole. I Kirghisi, che non hanno mai maneggiato un attrezzo rurale, risalgono l'Irtysch fino ad Omsk per prendere delle macchine. Cominciano dal me-

glio. Molte industrie, ieri quasi ignote, laggiù cominciano a sorgere e ad avere un'importanza nel mercato mondiale. Un treno speciale, munito di frigoriferi, passa ogni giorno i confini della Siberia portando un carico di burro fresco che finisce per due terzi sulle mense inglesi, e nello scorso anno sono stati ben cento milioni di franchi di burro che la regione fra Omsk e Kurgan ha esportato. La Siberia tradizionale, la desolata terra dell'esilio, il gelido paese dei lupi affamati, non esiste più, se mai è esistita. Essa si rivela un paese più ardito della Russia e più ricco. Nessuno può dire ora, allo spettacolo del suo primo risveglio, che cosa l'avvenire le riserbi.

All'albergo fummo ricevuti cordialmente da un comitato locale della Pechino-Parigi, formato in parte di stranieri, d' inglesi, di tedeschi, di norvegesi, rappresentanti di grandi case commerciali ai quali molto si deve dell'impulso di vita nuova che agita quelle regioni. Dal balcone dell'albergo qualcuno gridò:

— Viva l'Italia!

Guardammo in su e vedemmo un signore che sventolava il cappello, e che, dopo averci salutato così dall'alto, discese a salutarci in modo più intimo. Era un corrispondente inglese mandato ad incontrarci dal *Daily Mail*, un simpatico collega che da Omsk ci seguì poi in ferrovia per il resto del viaggio; e divenne un caro compagno delle grandi tappe.

Decidemmo di fermarci ad Omsk due giorni. Avevamo bisogno di riposo. Viaggiando eravamo sorretti dall' eccitazione nervosa d'una vigilanza continua. Correre, anche se non avvenivano incidenti, equivaleva ad un lavoro febbrile. Quando ci fermavamo sentivamo improvvisamente pesare su di noi una prostrazione indicibile. Tutte le veglie e tutti gli sforzi passati si facevano risentire ad un tratto, insieme; pareva che tornassero a reclamare il loro compenso di riposo. La nostra media di sonno era di quattro ore al giorno. Quando arrivavamo alla tappa, ogni sera, dopo una sommaria toilette, avevamo del lungo lavoro da compiere. Borghese, con l'aiuto della polizia, si dedicava alla

ricerca del deposito di benzina; Ettore ripuliva la macchina e la preparava al prossimo tragitto; io avevo il resoconto da scrivere, nella mia migliore calligrafia per assicurarne la trasmissione corretta, e — quel che era più lungo e più difficile — dovevo indurre gli uffici telegrafici a spedirlo. La lunghezza del dispaccio spaventava gl'impiegati; mandare un telegramma di mille o di duemila parole lo reputavano una follia della quale rifiutavano ostinatamente di rendersi complici, e cercavano mille pretesti per farmi rinunziare alla trasmissione. Non era quasi mai prima delle dieci di sera che potevamo mangiare un boccone. Dormivamo spesso in terra. Alle due, alle tre del mattino eravamo in piedi. Nel nostro lavoro v'era inoltre qualche cosa che sfibrava più della fatica materiale; ed era l'ansia, l'emozione talvolta, l'incertezza spesso, erano le vive impressioni continue, gli scoraggiamenti e le audacie, le risoluzioni ostinate, tutto l'alto e il basso d'una lotta senza tregua. Tutto questo ci aveva indotto a riposarci due giorni ad Omsk, per ripartire più freschi e più sicuri.

Fra le qualità che ammiravo nel Principe v'era la resistenza: una resistenza fisica ed una più grande morale. Egli era stanco, ma sapeva non apparirlo. Gli piaceva anche non sembrare mai stanco con gli estranei. Teneva a questo predominio su se stesso. Se vi erano dei convitati o degli ospiti, pareva che dimenticasse il letto; si corazzava in una sorridente impassibilità da diplomatico, e resisteva indefinitivamente. Appena gli estranei se ne andavano, se ne andava anche il diplomatico, e Borghese s'addormentava mormorando di non poterne più. Confesso che a Omsk io sentii colpirmi dalla stanchezza come da una malattia. Come quegli affamati che dalla gran fame non possono più mangiare, io ero arrivato a non poter più dormire. Ma avvenne la reazione, e nel modo il più strano.

Alla sera del 16 Luglio rientravo all'albergo, quando ad un tratto sentii le gambe piegarmisi sotto, e mi accorsi di camminare come un ubbriaco; nello stesso tempo la vista mi si annebbiava; vedevo il cielo divenire verde; e mi parve che i passanti

avessero tutti una faccia livida, e poi nera; una grande oscurità si faceva intorno a me. Ebbi coscienza d'essere guardato curiosamente dalla folla. Mi appoggiai al muro passandomi una mano sulla fronte. In quel mentre un'*iswoshchik* vuota si avvicinava. Adunai tutte le mie forze per chiamarla:

— *Iswoshchik! Iswoshchik!*

Intravvidi la vettura volgere obbedendo alla mia voce. Poi non ricordo più niente. Non so quel che è avvenuto. Ma non è dif-

Nella Siberia occidentale. — Il Principe Borghese in *Troika*.

ficile indovinarlo quando avrò detto che ritornando in me mi trovai in terra, in quello stesso posto. Ero caduto di sonno, o di stanchezza. Mi svegliai con l'impressione d'essere in un letto, e aprendo gli occhi fui per un istante molto sorpreso di vedere dei piedi stivalati muoversi nell'immediata vicinanza del mio capezzale. Poi subito ricordai: e mi sollevai un po' confuso. L'*iswoshchik* era ancora lì, ferma, e mi aspettava. Quanto tempo ero rimasto inerte e senza coscienza? Chi sa? E come mai nessuno mi aveva aiutato, mi aveva raccolto dal fango? Ah, questo poi è per gli usi del paese. Se si dovessero raccogliere tutti gli uo-

mini che si addormentano di sera pér le vie d' una città siberiana, vi sarebbe troppo da fare. Io ero stato semplicemente scambiato per un onesto ubbriaco. La sbornia è così generale in Siberia, che è rispettabile: ed è perciò rispettata. Incontrandomi in piedi la folla poteva anche guardarmi con diffidenza o con disprezzo; incontrandomi sdraiato non poteva che stimarmi. Acquistavo come un diritto di cittadinanza. Salii sulla vettura; il cocchiere si volse e mi disse con voce affettuosa:

— Io vado adagio, padrone, ma fareste bene a tenervi forte, qui!

E m' indicò il ferro della sua spalliera.

L' automobile, fuori del guasto al freno, che fu subito riparato, non aveva bisogno di lavori. Del resto delle riparazioni importanti sarebbero state impossibili. Organizzando la corsa il Principe si era fatto spedire ad Omsk alcuni pezzi di ricambio: ma le dogane russe — o austriache, non si sa bene — li avevano trattenuti chi sa dove. Furono cambiate le pneumatiche delle ruote anteriori — che avevano fatto l'intero tragitto da Pechino — e la macchina fu ripulita da capo a fondo, visitata minutamente nelle sue parti più delicate. Ettore era entusiasta di quell' automobile che si manteneva perfettamente ad onta di tante fatiche e di tante peripezie. Ma se l'automobile fosse stata intelligente avrebbe dovuto essa mostrarsi entusiasta di Ettore che le prodigava tutte le sue cure. Egli spingeva la pazienza e lo scrupolo fino a fare ad ogni tappa delle verifiche minute e difficili che per solito gli *chauffeurs* non fanno che di tanto in tanto. Tutte le sere egli svitava le scatole che chiudono gelosamente gl' ingranaggi dei cambi e del differenziale, per osservare se il funzionamento era stato normale, e per rinnovarvi l'olio o il grasso entro i quali quegl' ingranaggi sono perennemente immersi. La carrozzeria, che la via di Tomsk aveva un po' sconnesso, fu rinforzata con piastrine e viti d' acciaio.

Ad Omsk decidemmo sull' itinerario da seguire per giungere a Kazan. Vi sono due vie: una breve e una lunga. La breve,

naturalmente, fu la prescelta dal Comitato della corsa a Parigi. Essa è la seguente: Omsk, Kurgan, Tscheljabinsk, Ufa e Kazan, e segue presso a poco la ferrovia. Ma il Comitato russo formatosi a Pietroburgo per patrocinare la corsa, consigliava di seguire la via più lunga perchè migliore, di andare cioè a Kazan per Tjumen, Jekaterimburg, Perm. Questa via gira al nord salendo fino al 58° grado di latitudine mentre l'altra arriva appena al 55° grado. Quel grande arco boreale di tre gradi di raggio non ci seduceva veramente come la linea retta che, dicono almeno i geometri, è la più corta. Ma ci rimettemmo alla sapienza del Comitato di Pietroburgo, il quale ci aveva fatto pervenire degli splendidi tracciati stradali, disegnati apposta per noi. Su questi tracciati, il solo itinerario prescelto a Pietroburgo era svolto interamente con i profili altimetrici e le distanze in verste fra villaggio e villaggio. Un lavoro di pazienza che ci fu estremamente utile. Ci sentivamo riconoscenti di questi aiuti efficaci del Comitato di Pietroburgo, ai quali si aggiungevano le cortesie infinite dei comitati minori, sorti nelle città principali per riceverci. Dovunque ci sentivamo circondati da una franca e spontanea cordialità: si sarebbe detto che i russi, non potendo togliere gli ostacoli e i pericoli dalle loro strade, facessero di tutto perchè ce li dimenticassimo.

Il giorno 16 ricevemmo la notizia che le *De Dion-Bouton* erano giunte a Marinsk.

Fummo pilotati fuori da Omsk, alle tre del mattino del 17, da un'automobile antica, minuscola, piuttosto simile ad una carrozzella da *bébé,* raro cimelio dell'automobilismo siberiano. Era montata da due dei nostri più recenti amici, membri del Comitato d'Omsk. Uno di essi, un simpatico svedese di statura colossale, indossava una strana impermeabile bianca che per la cuffia arricciata ai bordi aveva tutta l'apparenza d'un abbigliamento femminile. Egli sarebbe sembrato una signora in *sortie de bal,* se volgendosi non avesse mostrato, fuori della cuffia da dòmino, la più imponente delle barbe.

La città dormiva ancora. L'Om appariva immoto sotto al pallore rosato dell'alba: le oscure ombre dei battelli, dalle ciminiere alte e spente, s'ammassavano presso le rive tanto operose di giorno. Usciti dall'abitato sulla strada di Tjumen, quando ogni errore non era più possibile la piccola automobile si tirò in disparte per lasciarci passare, e scambiammo saluti con le nostre guide. Nell'entusiasmo lo svedese in *sortie de bal* estrasse la rivoltella, ed aggiunse agli *hurrah!* un efficacissimo accompagnamento di detonazioni. Dopo questo saluto navale, l'automobile prese la corsa veloce sulla steppa, che sembrava proprio un mare calmo, verde.

Il cielo era sereno, limpido: si sarebbe detto un cielo italiano, se l'aria frizzante non ci avesse morso le orecchia. Il sole sorgeva sull'orizzonte piano. Ritrovavamo il paesaggio eguale, infinito, malinconico, lasciato due giorni prima. Erbe, arbusti, betulle nane, giuncaglie: non vedevamo altro. Ma ne eravamo contenti, non chiedevamo di più; per noi i migliori paesaggi erano quelli che facilitavano la nostra fuga. Spingevamo la macchina alla terza e alla quarta velocità. Curvi, fendevamo l'aria che gonfiava i nostri abiti, che faceva garrire la bandiera a poppa, che rombava impetuosa intorno a noi. Ci sentivamo inebriati come per una libertà riconquistata; ci sembrava di riprendere finalmente un gran volo incominciato laggiù, nelle pianure mongole.

Incontravamo ogni tanto lunghe carovane di teleghe, i cui conducenti dormivano ancora. Sordi ai ségnali, essi si svegliavano soltanto quando passavamo loro vicino. Si stropicciavano gli occhi, credendo forse di sognare, e, come tutti i carrettieri siberiani, rimanevano tanto stupefatti da non pensare neppure a calmare i loro cavalli impennati e fuggenti.

I villaggi erano rari: manca il legname per costruirli. Alcune casupole erano fatte con frasche intrecciate: sembravano dei grossi panieri. Ed era singolare udire uscire da quei panieri grida di meraviglia al nostro passaggio. Giungemmo in tre ore alla riva dell'Irtysch, sulla quale sono posti segnali di navigazione; delle boe rosse ondeggiano nella corrente. I battelli a vapore vi di-

scendono fino a Tobolsk. Abbiamo trovato sul bordo del fiume una grande carovana di contadini che tornavano da Omsk dove erano stati a comperarsi delle falciatrici e delle erpici americane, ed aspettavano per passare all'altra riva. Erano tutti emigrati, oriundi delle provincie tedesche, ed avevano infatti più il tipo teutonico che il tipo slavo. Si dicevano contenti della nuova patria. Una gran parte della trasformazione della Siberia è operata da uomini di questa razza.

La ruota nuova fabbricata in sette ore
da un fabbricante di teleghe e i suoi aiutanti in un villaggio russo tra Perm e Kazan.
Fotografia presa nella fucina.

Attraversammo l'Irtysch sopra una barca che aveva per motore quattro cavalli, come quella sul Tom, e che era comandata da un magnifico capitano barbuto, il quale cavalcava, frustava e gridava per mantenere il motore al trotto. Abbiamo ripreso la corsa. Trascorrevano le ore. Sfilavano i numeri delle verste. E passavamo per villaggi le cui casette hanno i tetti interamente coperti di zolle erbose, tetti fioriti; si sarebbe detto che le casupole fossero sorte dal suolo sollevando pezzi di prato. Alle dieci scorgemmo sull'orizzonte una grande colonna di fumo.

Era un'immensa nube, bianca agli orli, dove il sole l'illuminava, e fosca, come tempestosa, verso la terra. Si ripiegava e sfumava a ponente. Avvicinandoci la vedevamo sempre più alta, più densa, più larga. Che cosa ardeva? Non dubitammo che qualche immenso incendio stesse divorando un villaggio. Osservammo la direzione della nube e consultammo la carta. L'incendio si trovava sulla nostra via. Forse Abatsk bruciava. Ci persuademmo che Abatsk fosse in fiamme. Era là, Abatsk, proprio là.

Guardavamo con interesse angoscioso, senza parlare, quel tragico nembo che ingigantiva, che occupava a poco a poco la metà del cielo, che di quando in quando aveva delle oscillazioni lente dissolvendosi da un lato e infoltendo dall'altro. Mezz'ora dopo ci accorgemmo che era una prateria che bruciava. Le erbe essiccate, i cespugli, offrivano un inesauribile alimento al fuoco, che camminava verso ponente spinto da una brezza lieve lieve.

Trovammo Abatsk salva, ma minacciata. Il sole era scomparso. Nuvole di fumo annebbiavano il giorno, formavano su di noi una sinistra ombra d'eruzione. Vi era una luce lugubre di cataclisma. Fuori di ogni casa erano stati messi tutti i recipienti colmi d'acqua, secchi, brocche, orci. Gruppi di gente erano pronti ai pozzi. Il villaggio si trovava in istato di difesa. Tutti osservavano immobili: si sarebbe detto che aspettassero un assalto e che vigilassero dalla parte del nemico. Poco discosto dalle case degli uomini lavoravano a scavare un fossato. Numerose teleghe dai paesi vicini arrivavano portando contadini muniti di pale, di zappe, di altri attrezzi. Ma si vedeva in tutto ciò un ordine che significava quasi una preparazione. Gl'incendi, in quella stagione non debbono esser rari sulla steppa. I villaggi hanno certamente un piano di guerra per respingerli, e quando il fuoco arriva lo mettono in esecuzione con la calma di chi non è preso alla sprovvista. In pochi minuti noi ci trovammo di nuovo sotto al sole limpido.

Il viaggio rientrò nella monotonia. Trovammo qualche sabbione, che ci ricordò l'arrivo a Kiakhta, e, nel pomeriggio, rive-

demmo alcuni boschetti di betulle. La betulla tornava a crescere, riprendeva le sue proporzioni naturali. Vicino a quei boschetti era Ischim, la nostra tappa, una cittadina bianca e silenziosa. Vi arrivammo alle tre. Avevamo percorso 355 chilometri.

Ischim è piccola, isolata nella pianura, e sembra disabitata. Una volta all'anno diventa una gran città. Tanti suoi edifici non si aprono e non vivono che in quella ricorrenza. Essa è celebre per essere il centro di una gran fiera annuale che eguaglia, dicono gli abitanti d'Ischim, quella di Nishnii-Nowgorod. Ma noi la vedevamo nella lunga epoca del suo riposo.

Un ricco mercante volle ospitarci nella sua casa. Ritrovammo le patriarcali larghezze di Kiakhta e di Irkutsk: tavola imbandita, e porta aperta agli amici e alle autorità. Mentre facevamo del nostro meglio onore alle accoglienze del nostro ospite, vennero ad avvertirci che il popolo d'Ischim desiderava vederci. Non si fa aspettare il popolo, nemmeno a Ischim, specialmente quando si contenta di così poco. E siamo discesi.

Una gran folla aveva invaso il cortile ed assediava l'automobile. Alla nostra comparsa è scrosciato un applauso. Sostenuto l'applauso con la dignità che l'occasione richiedeva, ci siamo mossi per rientrare in casa. Ma no, il popolo non è soddisfatto, diamine! Vuol vederci correre in automobile. Siamo arrivati in città così improvvisamente che nessuno ci ha ammirati. Era nostro dovere riparare a questa trascuratezza deplorevole. Siamo montati in automobile, e abbiamo in cinque minuti percorso tutte le strade. La *rentrée* nel cortile è stata magnifica. L'entusiasmo popolare non ebbe limiti. Io fui strappato a viva forza dal mio sedile, sollevato sulle spalle dalla folla, e portato in trionfo. Il popolo d'Ischim mi aveva scambiato per il Principe.

Urlai alla moltitudine che il Principe non ero io, e fui lasciato libero. Ma rimasi invendicato: Borghese s'era messo già in salvo.

CAPITOLO XVIII.

GLI URALI

Dall'automobile alla « Troika » — Tjumen — Addio Siberia! — Il saluto di Kamylschow — Jekaterinburg — Dall'Asia all'Europa — Le foreste degli Urali — Il primo minareto — Perm — Una ruota malata e la sua cura.

La steppa, sempre la steppa.

Alle cinque del mattino, 18 Luglio, i campanili d'Ischim sparivano al nostro sguardo, lasciavamo i boschetti di betulle che formano come un'oasi di alte piante sulle rive del fiume Ischim, confluente dell'Irtysch, e rientravamo nella verde eguaglianza della pianura.

La nostra distrazione principale consisteva nel seguire la numerazione delle verste, che ricomincia da villaggio a villaggio; nel fare il conto della distanza percorsa; e nel variarlo facendo il conto di quella da percorrere. Dopo le prime ore la nostra corsa cominciò ad essere rallentata da numerosi sabbioni profondi, che cercavamo di evitare, quando era possibile, correndo sull'erba ai lati della strada. Di tanto in tanto il terreno ondulava lievemente. Cominciavamo insensibilmente a uscire da quella perfetta pianura, da quell'oceano di terra sul quale avevamo viaggiato per quasi mille chilometri. E gli alberi, i grandi alberi, non dovevano essere lontani. Non li vedevamo ancora, ma incontravamo carri che tra-

sportavano tronchi di pino. A mezzogiorno, superate delle dune, abbastanza faticose per il motore, arrivavamo in un grosso villaggio: Zowodonowskaja.

All'ingresso del villaggio stavano delle *troike* superbe, i cui magnifici cavalli neri, scuotendo impazienti le teste nervose, facevano trillare sonagliere d'argento; sui *dugà* oscillavano dei campanelli; i cocchieri dai capelli lunghi e le barbe fluenti vestivano *armiak* sgargianti alla circassa, con vistose cinture, e portavano gli abiti imbottiti alla vecchia moda russa, per la quale il cocchiere *stylé* appare enorme, mastodontico, più largo che alto. Il servo di grande famiglia deve essere grasso in Russia, per dimostrare l'opulenza e la generosità dei padroni. Quelle *troike* aspettavano noi. Un ricchissimo mercante siberiano, proprietario di miniere nei dintorni, voleva offrirci da colazione in un suo possedimento vicino. Accettammo. L'automobile fu lasciata nel villaggio, e noi, insieme al nostro ospite e ad alcuni suoi amici, prendemmo posto nelle *troike*; e via a corsa sfrenata fra nembi di polvere, tenendoci abbracciati per non essere sbalzati via dai piccoli seggi senza spalliera.

In genere le vetture veramente russe non sono eccessivamente comode; occorre una certa abilità per reggervisi; si direbbe che i russi amino aggiungere ai sedili dei loro veicoli le attrattive della sella; bisogna conoscere i segreti e le risorse dell'equitazione per servirsi impunemente di quelle carrozze. Ma esse sono create per essere veloci, e fanno godere, per la loro stessa semplicità, per la loro leggerezza, tutto il piacere della corsa. L'attacco a *troika* ha qualche cosa di classico; potrebbe essere l'attacco d'un carro romano. I cavalli vi sono disposti con una simmetria scultoria: nel mezzo il gran trottatore, ai fianchi i due volantini che galoppano. E galoppano divergendo le teste, con i musi volti all'esterno e trattenuti così da robuste tirelle; i tre cavalli sono disposti come quelle delle bighe trionfali.

Andavamo furiosamente per sentieri sabbiosi; quindi entrammo fra boscaglie, e mezz'ora dopo la steppa si trasformava miraco-

losamente ai nostri occhi: sorgevano folti boschi di pini, frutteti, e poi un parco ombroso sulle rive d'un fiumicello calmo e limpido, e fra gli alberi tetti di *hangars,* di palazzine, di scuderie, e un opificio che prendeva dal fiume la sua forza.

La colazione fu servita all'aperto, sotto alla frescura delle piante, con la larga e semplice ospitalità di altri tempi. E ci pareva di vivere in altri tempi, in qualche colonia dimenticata dal mondo, o che avesse dimenticato il mondo. Le *toilettes* delle signore erano di quarant'anni fa; una venerabile dama mia vicina, con i capelli grigi a boccole, mi parlava fluentemente in un francese letterario che non è più vivo; il fratello del nostro ospite, un gigante, vestiva l'antico costume siberiano, con la camiciola di seta coperta di ricami e la cintura coperta d'argento. Vedevamo nella padrona di casa un tipo di forte eroina da vecchio romanzo, che amava vestirsi da cosacco, armarsi di fucile e di *yatagan*, montare a cavallo come un uomo, e galoppare via per la foresta cacciando. I suoi figliuoli indossavano tutti il costume nazionale, come dei piccoli *mujik*. I servi erano numerosissimi, e venivano, donne ed uomini, a curiosare con familiarità rispettosa. Mangiavamo sotto gli sguardi di una folla pittoresca, multicolore, scalza. Una vecchia salutò il padrone genuflettendosi e toccando con la fronte la terra. Delle giovani fantesche bionde portavano senza interruzione cibi e bevande.

Il convito sarebbe continuato chi sa fino a quando, se dopo tre ore non ci fossimo ricordati di dover pernottare alla sera a Tjumen, lontana 340 chilometri da Ischim. Dovemmo resistere a tutte le preghiere, insistere, ribellarci cortesemente, per non rimanere lì, ospiti perenni. Cominciavamo, avvicinandoci all'Europa, a penetrare in regioni dove ci aspettavano quei piacevoli ostacoli che si chiamano inviti. Il Principe doveva dimostrare più ferma decisione per andare avanti in mezzo all'ospitalità, di quanto non ne avesse avuto bisogno fra le paludi e fra le roccie. Anche il giorno prima, a cento verste da Omsk, eravamo stati fermati da una colazione, che ebbe il merito della rapidità.

L[illegible] ırono nuovamente attaccate, galoppammo verso il villaggio, e alle quattro riprendevamo la strada di Tjumen. Attraversammo il Tobol a Jalutorowsk, e qualche ora più tardi il Pyschma a Bogandinsk. Nelle città, sulla via, della gente ci aspettava, ci salutava; eravamo precorsi dalla notizia del nostro arrivo. Anche in aperta campagna eravamo talvolta riconosciuti. Ad un bivio domandammo la strada ad un giovanotto, il quale, dopo avercela indicata, mentre ci allontanavamo ci gridò:

— Da Pechino?

— Sì.

— Principe Borghese?

— Sì.

— Hurrah!

E agitò il berretto. Questi saluti solitari e spontanei ci erano cari; risvegliavano in noi delle improvvise simpatie come se ci gridassero: Siamo amici! — e ci volgevamo a rispondere con effusione e con riconoscenza.

Arrivammo a Tjumen alle otto. Vi era un Comitato a Tjumen che ci ricevè all'ingresso della città; e col Comitato v'erano dei fotografi; e con i fotografi dei corrispondenti di giornali russi. Fummo così ricevuti, ritratti ed intervistati. Uno di quei miei colleghi mi aveva preso specialmente di mira; armato di un gran taccuino e di un lapis ben temperato, mi si era messo vicino come un'ombra. Lo ebbi con me mentre scrivevo i dispacci, e poi al telegrafo, poi durante il mio pranzo (non avevo potuto seguire Borghese ad un banchetto d'onore), quando mi coricavo; venne a bussare alla finestra, bassa sulla strada, mentre dormivo. Era un ometto magro, ostinato, impassibile. Mi diceva:

— Ditemi qualche cosa.

— Non ho niente da dirvi, mi dispiace.... Il viaggio è stato buono. Ecco.

— Ancora qualche cosa.

— Non ho altro.

— Pensateci.

La traversata del fiume Iro.

Io tacevo, lavoravo, mi occupavo, dimenticavo la sua presenza. Poi, ad un tratto mi sentivo chiedere:

— Avete pensato?

Egli era là, sempre là, implacabile. Cercavo di consegnarlo ad Ettore, ma inutilmente. Egli era persuaso che io conoscessi delle cose straordinarie sulla Pechino-Parigi.

Tjumen ha veramente l'apparenza di una città della Russia d'Europa, con le grandi strade acciottolate, i palazzi non più di legno ma di muro, i marciapiedi alberati, l'abbondanza di scritte sui negozi — le quali indicano una certa percentuale di gente che sa leggere. Nella Siberia sono più le insegne che le scritte, anche nelle grandi città; sulle botteghe si ammirano molte pitture e poche parole; le cose vi sono espresse col disegno e con i colori; si vedono cappelli, scarpe, *samovar*, abiti, ruote di carrozza: si è ancora in piena epoca del geroglifico. Con Tjumen principia evidentemente un paese più familiare all'alfabeto.

Eravamo infatti quasi sui confini politici dell'Europa.

Ripartimmo alle quattro del mattino del 19 Luglio, diretti a Jekaterinburg, lontana 325 chilometri.

A Tjumen la steppa finisce. Vicino alla città essa comincia a trasformarsi, a poco a poco, insensibilmente. Vedemmo gli arbusti e i cespugli crescere, allargarsi, infoltirsi, divenire alberi, ed ergersi su tronchi sempre più forti, alti direi quasi prepotenti. La foresta ritornava. Essa riprendeva lentamente possesso della terra, e vinceva la steppa.

Ci trovammo, quasi senza accorgerene, attorno le gigantesche betulle fiancheggianti la via. Formavano da prima due immensi e superbi filari poi si intersecarono, diventarono bosco, un bosco rigoglioso entro il quale la strada si inoltrava in passaggi. Alle betulle si frammischiarono gli abeti, sopra le cime quasi l'immensa armata di due [illegible] a strette piramidi di onne rossicce. Le radici dei [illegible] si dondolavano sulla via ricoperta selvaggiamente [illegible] Avevamo l'impressione di entrare

nella *taiga*. Anche lì la ferrovia — una breve linea che va da Tjumen a Jekaterinburg — condannava la strada maestra all'abbandono. Le chiome folte degli alberi rinserravano lo spazio sulle nostre teste, non vedevamo più che uno squarcio di cielo e sottili striscie di sole. Dovevamo abbandonare le nostre belle velocità, e procedere lentamente nell'ombra verde e fresca, profumata di resina, di timo, di menta, di fiori. L'erba era costellata di piccole fragole mature, rosse e olezzanti.

Eravamo a cinquanta verste da Tjumen, quando nel profondo del bosco, a sinistra della strada, scorgemmo due alti pali vicini, dipinti a fascie bianche e nere, recanti due tabelle. Nelle tabelle era dipinta l'aquila imperiale nera a due teste, con le ali aperte e il globo e lo scettro negli artigli; sotto alle aquile delle parole sbiadite. Rallentammo per leggerle. In una era scritto: " Governo di Tobolsk „. Nell'altra: " Governo di Perm „. Lanciammo un alto grido, che risuonò nel silenzio della foresta:

— Addio Siberia!

Entravamo nella Russia europea.

Non ancora nell'Europa. L'Europa incomincia agli Urali. Non passavamo che un confine amministrativo; ma la Siberia, la vera Siberia era già lontana: era finita colla steppa. Per qualche tempo la nostra mente ritornò sulla strada fatta. Tacevamo, guardando distrattamente avanti a noi. Rivedevamo la Transbaikalia con i suoi panorami svariati che dànno un'idea di disordine, i suoi fiumicelli violenti, il suo gran lago che nella calma sembra un abisso di serenità. Rivedevamo le verdi praterie e le mandrie che vi pascolano, e i buriati che le guardano; e la *taiga* fosca e grandiosa, immenso popolo d'alberi che si difende. Rivedevamo i larghi, sterminati fiumi siberiani che nascono nel torrido centro dell'Asia e vanno a morire nei mari glaciali, che trascinano nel loro fango le polveri d'oro strappate alle remote e quasi ignote montagne degli Altai e dei Changai, le quali nascondono forse il più grande deposito di tesori della terra; il Jenissei veloce, l'Obi maestoso, l'Irtysch operoso, si succedevano nella nostra memoria.

Rivedevamo l'infinita schiera di villaggi oscuri, isolati, dalle rozze isbe di tronchi; e le città pittoresche; e le innumerevoli chiese bianche dalle cupole azzurre e verdi; e la steppa che pareva senza fine. Dimenticavamo quanto avevamo faticato e sofferto, e passandone il confine ci accorgevamo di amarla un po' la Siberia; di amarla appunto perchè vi avevamo sofferto. Perchè tutte le energie e le emozioni che avevamo disseminate sul lungo tragitto, erano una parte viva dell' anima nostra; e ci pareva che questo allacciasse una non so quale intimità fra noi e quella terra.

L' avevamo odiata in certi momenti, quando era forte, quando sembrava che dovesse fermarci, sopraffarci: ma lasciandola l' avevamo vinta.

Provavamo per lei una simpatia nuova che veniva precisamente da questo senso di vittoria. La generosità verso il vinto non è in fondo che riconoscenza. Nulla è più dolce alla memoria d'una lotta fortunata. Noi amiamo di più quel che conquistiamo a fatica, quel che ci costa più caro. Amavamo la Siberia per i suoi ponti cadenti, per i suoi fanghi viscidi, per i suoi pantani, per le sue sabbie, per tutto ciò a cui dovevamo in quel momento una più alta e più fiera gioia di trionfo. E rammentavamo con dolcezza tutti coloro che avevamo incontrato laggiù, tutti gli amici lasciati appena conosciuti, tutte le bontà ignote che ci avevano assistito e confortato; sentivamo che al nostro ricordo doveva rispondere un altro ricordo, sentivamo che la Siberia con migliaia di menti ci seguiva.... Addio, Siberia!

Ancora per trenta verste continuammo a correre nel bosco. Poi il folto si diradò, si aprì, cominciarono delle radure, poi vennero dei prati, poi dei campi, sui quali i cavalli a coppie trascinavano l'aratro e l'erpice, guidati da ragazzi a cavallo sul garese, e seguiti da stormi di corvi gracidanti che beccavano i vermi e i semi nel solco appena aperto. Spesseggiavano i villaggi, grandi, popolosi, dalle case più adorne, fatte di tronchi squadrati, ornate d' intagli di legno, le imposte dipinte a fiorami.

I *mujik* vestivano quasi tutti il camiciotto rosso, quell'indumento che piace tanto a Tolstoj.

Ma non vedevamo più in loro la bonarietà siberiana. Ci accoglievano con segni di meraviglia ostile, come se rappresentassimo l'arrivo di qualche nemico ignoto. Alcuni uomini fuggivano; altri ci guardavano torvamente, atteggiati a difesa. Delle donne ripetevano uno strano segno di scongiuro, sputando dalla nostra parte. Questo solo sarebbe bastato a significarci che entravamo fra gente d'un'altra razza, o per lo meno d'un'altra anima.

La campagna si faceva sempre più variata, ondulava leggermente, offrendoci piccole discese e piccole salite. Non potevamo riprendere la nostra corsa; la strada continuava ad esser cattiva fuori della foresta, era solcata da fossette, piena di buche, attraversata da ponticelli di legno incerti. Avvicinandoci ad una città trovammo della gente sulla strada. Anzi fu la presenza di questa gente ben vestita, di ufficiali, di signore, di studenti, fermi all'ombra d'una pineta, fra le vetture che li avevano condotti, che ci rivelò la vicinanza d'una città. Era la folla dei piccoli centri provinciali russi. Aspettava noi.

Vedendoci arrivare, si appressò e ci salutò. Mentre passavamo si levarono grida di augurio; gli uomini si scoprirono, le donne sventolavano i fazzoletti. Un giovanotto in bicicletta si mise a pedalare avanti a noi facendoci cenno di seguirlo. Discendemmo un declivio, e la città ci apparve, con i suoi tetti disseminati fra gli alberi, i suoi campanili dalla punta dorata. Era Kamyschlow. Seguimmo fedelmente il ciclista che ci pilotò attraverso le vie e le piazze, e poi per un mercato, ci fece passare un ponte, e ci lasciò dopo averci indicato la buona strada per Jekaterinburg. Senza la sua guida, fidandoci alle apparenze, avremmo probabilmente infilato la strada per Irbit. Fu una traversata rapida, che ci lasciò un confuso ricordo di quella graziosa cittadina, verso la quale sentivamo riconoscenza per il saluto inatteso gettatoci nell'aperta campagna.

Il tempo s'era guastato rapidamente. Partiti con un bel sereno da Tjumen, avevamo trovato la pioggia all'uscire della foresta. Ed ogni tanto un rovescio d'acqua s'alternava con un'ora di sole. Passato Kamyschlow il tempo si contentò d'essere arcigno. All' occidente era tempestoso. Dalle prime ore del pomeriggio il più violento temporale pareva imperversasse sui confini dell' Europa. Noi camminavamo dritti verso quel fosco ponente. La strada non deviava quasi più. Non indugiava a volgersi; pa-

In Russia. — Folla che presenzia ad un cambio di pneumatica.

reva divenuta come noi frettolosa di correre direttamente incontro agli Urali. Saliva e scendeva su dolci pendii come un gran nastro adagiato sulla terra; era migliore, e potevamo andare con maggiore rapidità.

L'automobile sollevava e lasciava dietro di sè nell'aria calma — d'una immobilità minacciosa — una nuvola di polvere densa, che rimaneva per chilometri sulla via. Vedevamo la nuvola dalla sommità delle alture persistere lontano, come il fumo d'un incendio appiccato da noi.

Entrammo verso le tre in terre nuovamente selvagge. I vil-

laggi s'erano fatti rari; passavano lunghe ore senza vederne alcuno. Poi la foresta si richiuse su di noi in pinete secolari, magnifiche, caratteristiche degli Urali. La strada vi correva infossata. Pareva tagliata in una valle di tronchi maestosi. Ma la foresta aveva delle radure, e nelle radure sorgevano ville signorili. Dalle verande gruppi di eleganti signore ci salutavano. L'aspetto primitivo del paese mentiva: eravamo vicini a una grande città, e città ricca. Jekaterinburg si annunziava. Jekaterinburg la capitale mineraria della regione degli Urali, il gran mercato dell'oro e del carbone.

Erano le sette, quando in cima ad una salita scorgemmo una folla che agitava le braccia. Le arrivammo vicino e intorno a noi si levò un lungo *hurrah!* Anche Jekaterinburg ci aveva mandato avanti il suo saluto.

Seguiti da biciclette e da vetture entravamo poco dopo nell'elegante città, mentre si rovesciava un diluvio d'acqua. A Jekaterinburg, fra le più simpatiche e cordiali accoglienze, trascorremmo le ultime ore della nostra vita asiatica, cominciata a Pechino, seimila chilometri lontano.

Abbiamo passato il confine geografico dell'Europa nella mattina del 20 Luglio, alle ore 5,17.

Vicino alla strada, in una piccola radura in mezzo alla foresta, al valico d'una delle più alte vette degli Urali, si erge un obelisco di marmo, sulla cui fronte orientale è incisa la parola " Asia „; e sull'occidentale la parola " Europa „.

Aspettavamo con impazienza questo varco. Avevamo parlato più volte dell'istante in cui saremmo passati da un continente all'altro, di quell'istante fuggevole e pure indimenticabile, grave, pieno di significazione profonda, nel quale avremmo finito di correre sul suolo asiatico. In quell'attimo compivamo l'intera traversata dell'Asia dal suo più lontano confine, dalle rive dell'Oceano Pacifico. In quaranta giorni avevamo percorso tutto l' immenso antico continente. Passo per passo ci era nota una delle più

grandi strade dell'umanità, la più grande forse, che da epoche immemorabili ha visto un flusso e riflusso di razze e di civiltà, che ha portato verso l' Occidente le maree tartare ed ha portato verso l'Oriente la marea slava: strada maestra di conquiste e d'idee, di religioni e di tesori, di leggende e di mercanzie, di eserciti e d'oro. Avevamo sentito intorno a noi tutto il misterioso fascino dell'Asia, specialmente laggiù nella Mongolia, nei vasti silenzi, in mezzo a un popolo sognante, assorto nel pensiero di infinite rincarnazioni, che considera la vita presente un episodio infimo come il moto d'un'onda nell'oceano, che vive per la morte; ed avevamo pensato se non fosse nell'aria, nell'acqua di quel centro asiatico una qualche mistica potenza che distaccasse milioni d'uomini dal mondo. Le più grandi religioni sono nate nell'Asia; sono scaturite come faville da quella terra accesa d'ideali, per divampare lontano.

L'idea d'un'anima, che forse è la più alta idea che abbia mai avuto l'uomo e che ha creato la coscienza, la virtù e la bontà, è un'idea asiatica. La nostra scettica civiltà materialista, refluendo sull' Asia, urta nel grande dispregio delle cose terrene. Non trova l'ostilità; trova di più: l'indifferenza. E l'indifferenza stessa del *mujik*, quella serena contentabilità che è il solo ostacolo ad un rapido progresso della razza slava, non è che una eredità dell' Asia. Nel risveglio siberiano sono gli stranieri che portano l'iniziativa e l'energia maggiori, che comunicano una febbre di attività all'anima contemplativa e sognante del popolo biondo. Noi avevamo sentito l'Asia in tutto, nell'abbandono delle strade, nella indifferenza e nella rassegnazione della gente ad ogni circostanza della vita, nella stessa ospitalità che ci accoglieva e che non voleva lasciarci ripartire perchè non comprendeva il valore del tempo, perchè non sapeva rendersi ragione delle nostre premure, della stessa nostra corsa così lunga e così inutile. Per noi la traversata dell' Asia non aveva rappresentato soltanto una successione di paesaggi; avevamo avuto un contatto intimo e costante con quella gran terra e con le sue genti; passando dai cinesi ai

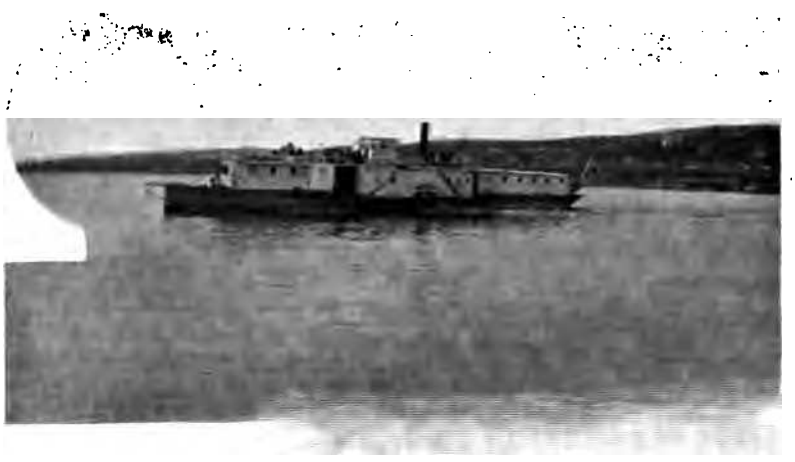
mongoli, ai buriati, agli slavi, ai kirghisi, passando dal buddhismo alterato da Confucio al buddhismo dei Lama, al cristianesimo feticista della Transbaikalia, all'ortodossia della Siberia occidentale, all'islamismo, avevamo sentito sfumature di razza e di coscienza, parentele di sangue e di carattere, affinità di linguaggio e di opinioni, e senza capirlo avevamo intuito un lento movimento di stirpi, un incalcolabile andare e venire di emigrazioni, un fluire di popoli, nell'immobilità apparente, dalle stesse origini, dallo stesso cuore dell' Asia, e un loro ritorno trasformati; avevamo avuto la visione vaga d' un moto che sorpassa i confini della memoria storica. L'Asia, l'Asia che tace, l'Asia che dorme, la vecchia Asia che sembra quasi un continente spento, ci era parsa invece piena d'una attività troppo vasta per essere percepita. Quella gran madre di popoli, dalla quale la nostra stessa razza è uscita, ci si era rivelata ancora giovane, circondante di silenzio e di quiete una sua nuova fecondità. Ecco perchè avevamo pensato con una specie di riverenza al momento in cui avremmo varcato il suo confine.

E poichè quel passaggio era per noi anche un ritorno, avevamo deciso di fermarci e di brindare sulla poetica soglia del nostro continente. Nella cassetta degli attrezzi era riposta, per una previsione encomiabile, della quale mi vanto, una buona bottiglia di *champagne* destinata a questo scopo. Ma quando giungemmo lì, non so dire perchè, tacemmo, e per un accordo inespresso continuammo a correre, chiuso ognuno di noi nei suoi pensieri, non scevri da una certa emozione. In quell' istante la cerimonia ideata ci parve meschina, fermarci a bere in quel luogo era una specie di profanazione. Nulla valeva la solennità di quel nostro raccoglimento.

L'automobile scivolava rapida per i dolci declivi di quelle pigre e molli collinette che usurpano il nome di monti. Gli Urali sembrano alti ed imponenti soltanto agli uomini della steppa: sono montagne perchè sorgono fra la pianura siberiana e la pianura russa. Noi, abituati alle imponenti linee degli Appennini e

delle Alpi, eravamo arrivati agli Urali senza accorgercene. Giungendo a Jekaterinburg alla vigilia, credevamo che le loro vette ci fossero nascoste dal temporale. Poi, alla prima mattina, salendo fra ondulazioni boscose, supponevamo di trovarci sui primi contrafforti degli Urali. Invece passavamo le cime più alte di quel sistema montuoso.

La strada, larghissima e abbastanza buona, fuggiva diritta per lunghissimi tratti, grande solco bianco ed infinito nel folto



Un battello sul Volga.

dei boschi nei quali non penetra il sole. Le sterminate pinete ci sembravano piene di notte. Ad un certo punto, ecco balzar fuori un daino: si ferma sulla strada per alcuni secondi, sorpreso dell' avvicinarsi fulmineo dell' automobile, il leggiadro corpo fulvo pronto allo slancio, si volge verso di noi col muso sottile e il collo snello in atteggiamento pauroso, salta indietro, e sparisce fra gli arbusti che s'intrecciano ai piedi dei grandi tronchi. Spesso vedevamo degli alberi schiantati dal fulmine o dalla bufera giacere abbattuti: qualcuno di questi giganti atterrati imgombrava i lati della strada.

Attraverso questo paesaggio primordiale camminammo per due ore. Non avremmo mai creduto di trovarci in una delle più industri regioni russe, se non avessimo scorto ogni tanto, in fondo a qualche vallata, al di sopra della massa scura degli alberi, levarsi ciminiere fumanti di opifici, di miniere, di fonderie. La ricchezza di queste contrade non è sulla terra: è sotto. Diboscare è inutile. Quando si scopre una miniera si crea una strada per trasportarne i prodotti, ed è tutto; il paese può rimanere selvaggio. Dovevamo spesso rallentare la corsa o fermarci per lasciar passare lunghe carovane di centinaia di teleghe cariche di ferro, di carbone, di rame, dirette a Jekaterinburg dove una breve ferrovia porta questi frutti degli Urali a Tscheljabinsk, sulla gran linea di transito. Ora una linea diretta fra Jekaterinburg e Kazan è in costruzione, e c' incontrammo più volte nella mattinata sui lavori ferroviari che tagliavano la nostra strada e ci costringevano a percorrere tratti di banchine terrose, a traversare passerelle malferme e ponti provvisori. I carrettieri degli Urali c' ingiuriavano. Non ce ne sentimmo offesi: vedevamo in quelle ingiurie il segno più evidente di essere giunti in Europa. Il paesaggio, presso a poco, poteva essere anche asiatico; era bene che ci accorgessimo che qualche cosa mutava. La pazienza e la serena benevolenza degli abitanti erano rimaste all' altro versante.

Verso le dieci eravamo nuovamente nella pianura. Pioveva. Avevamo lasciato Jekaterinburg sotto un promettente sereno; ora minacciava un diluvio. La strada, passata la regione delle miniere, ridiveniva cattiva, melmosa, difficile. Le distanze ci sembravano interminabili. Eravamo trattenuti da salite ribelli quasi come quelle di Krasnojarsk, ma, dopo qualche tentativo per superarle, trovavamo quasi sempre il modo di evitarle andando sull'erba dei prati. Cominciavamo ad essere interamente ricoperti di fango. Il fango schizzava così assiduamente su di noi, che avevamo dovuto rinunziare a mangiare un boccone di cioccolata per riconfortarci; non avevamo fatto in tempo a tirar fuori quella

modesta colazione, che era già coperta di mota. Quell'interminabile rovesciarsi di fango su di noi, che ci penetrava persino nella bocca e negli occhi, ci avviliva, ci umiliava, c'irritava come un dispetto ingiurioso. Ci sentivamo stanchi. Ordinariamente ci avveniva di sentire di più la stanchezza quando ci accorgevamo di essere molto lontani dalla tappa prestabilita; era un fenomeno curioso; si può dire che eravamo meno stanchi per la strada fatta che per la strada da fare. E quel giorno ne avevamo da fare molta della strada. Dovevamo arrivare a Perm, alla sede del governatorato, lontana circa 394 chilometri da Jekaterinburg. Alle quattro del pomeriggio non avevamo percorso che 293 chilometri.

Più tardi la pioggia cessò. Potemmo accelerare la velocità. Nella monotonia della strada una sonnolenza invincibile ci aggravava le palpebre, quando una singolare visione ci ridestò. Erano cupole dorate, argentate, smaltate, grandi e piccole, campanili di ogni forma, che si aggruppavano al disopra d'una piccola città: Kungur. Kungur presenta una delle più belle visioni di città orientale. Ha il profilo d'un paese da leggenda, con tutto quello scintillio di metalli preziosi. Deve essere un gran santuario, qualche centro della fede, perchè all'apparenza ha più chiese che case. Per le strade abbondano le imagini sacre, i tabernacoli, le cappelle votive, la cui penombra interna è costellata da fiammelle di lampade e di candele. I *mujik* passando si scoprono e si genuflettono.

Dopo alcune ore avemmo un'altra sorpresa religiosa: vedemmo il primo minareto tartaro a Kojonowa, a trenta verste da Perm. Ma era un minareto conciliativo, dall'aria quasi di campanile, con una mezzaluna invece della croce, e dominante una moschea di legno con delle finestre da isba; una moschea russificata, insomma. Soltanto al sud di Kazan, nella provincia di Samara, s'incontrano quei bei minareti bianchi e snelli, caratteristici, che l'Islam ha piantato nelle sue regioni come delle candide lance in segno di conquista.

I tartari accorrevano festosamente a vederci, e ci sorride-

vano con le loro buone facce asiatiche; indossavano casacche variopinte con quell'artistica trascuratezza che è propria degli orientali. Intravvedevamo dietro ai vetri delle piccole finestre i visi bruni delle loro donne, ornate di monili come gitane. Esse ci rammentavano appunto tipi di zingare incontrate più volte lungo il nostro viaggio.

Ecco un altro popolo misterioso: lo zingaro. Abbiamo visto numerose famiglie di zingari persino a Tomsk, e per la steppa, accampate fra i loro carri e i loro cavalli. Come son giunte fino là? Da dove viene questa gente? Chi sono? Se il sentimento musicale rappresenta veramente una raffinatezza, un segno d'aristocrazia intellettuale, da quale nobile ceppo non discende mai questa razza di fuggiaschi che nella vita errabonda e selvaggia conserva l'amore e l'istinto della melodia, che sa mettere nei suoi canti passioni e dolori inesprimibili?

Non molto lontano da Perm, la strada entra fra boschi di abeti, e diviene sabbiosa. Sforzando il motore per superare i sabbioni nei quali le ruote affondavano, ci accorgemmo di una cosa terribile. La ruota motrice sinistra si sfasciava.

Ho già detto che la catena avvolta da noi alla pneumatica di quella ruota per impedirle di scivolare nel fango, fra Kansk e Krasnojarsk, aveva prodotto qualche danno all'attaccatura dei raggi al cerchione. Era evidente che sulle salite il cerchione incatenato aveva offerto troppa resistenza, e le commessure s'erano allentate. Si trattava di allentamenti capillari! gli alveoli nei quali le teste dei raggi s' incastrano si erano allargati di frazioni di millimetro. Potevamo appena vedere una leggera fessura tutto intorno all'attaccatura d'ogni raggio. E la fessura spariva affatto quando la pioggia gonfiava il legno. Ma sotto al sole la ruota cominciò a scricchiolare; ed Ettore quando metteva l'acqua nel radiatore, aveva preso l'abitudine di gettarne un secchio sulla ruota ammalata: il rimedio parve efficace. Questo avveniva fra Omsk e Jekaterinburg.

Ed ecco che vicino a Perm la ruota si mise a cigolare come

non aveva mai fatto. Scendemmo a guardarla. Le fessure si erano allargate; i raggi giuocavano nei loro alveoli aprendoli sempre più. Ma Ettore aveva sempre dei rimedi pronti: prese delle solide funicelle, ne legò i raggi incastrandole nelle fessure, e assicurò così alla ruota una certa rigidità. Il cigolìo si fece più sommesso.

Arrivammo a Perm verso le otto di sera. Il giorno era ancora chiarissimo. Le strade erano affollate, i trams pieni di gente. I trams ci fecero un' impressione gradevole; non ne avevamo ancora rivisti; erano i primi trams che incontravamo. Ogni città ci riserbava una sorpresa nuova, qualche cosa che ci dava improvvisamente la visione della distanza superata, un segno inaspettato dell'avvicinarci alla meta. A Perm erano i trams, che guardavamo quasi con la stessa attenzione che la folla metteva a guardar noi. Dei ciclisti ci erano venuti incontro.

Erano dei bravi giovanotti, rappresentanti di non so quale grande associazione sportiva di Perm, pieni di cortesia e di simpatia, ma che a quell'ora, coperti di fango come eravamo, stanchi, con una ruota zoppa, reduci da una corsa di quasi quattrocento chilometri, ci pilotarono al loro velodromo; e questo allo scopo di vederci fare un giro della pista. Certe cose in Siberia non ci avvenivano.

All'albergo le nostre cure furono rivolte subito alla ruota. Smontata, fu osservata attentamente. Tenemmo un consulto. Il caso era gravissimo. Non v'era dubbio che i raggi minacciassero in massa di abbandonare il cerchione. Il Principe risolvè di fasciare con nuove cordicelle asciutte i raggi, facendole penetrare negli spazi apertisi, e d' immergere per tutta la notte la ruota nell'acqua. Il legno e la corda si sarebbero rigonfiati per l' umidità assorbita, e la ruota sarebbe tornata salda e forte. Ettore approvò il piano e si mise al lavoro. Due ore dopo la ruota era legata. Non mancava che da immergerla nell' acqua: il meno. Cioè il più. Non si trovava a Perm un recipiente capace di contenere la ruota. Le ricerche furono lunghe; cominciarono dall'albergo e si estesero per tutto il quartiere. La gente che s'era

adunata intorno all'automobile e che aveva presenziato il lavoro, s'interessava attivamente alle nostre indagini cercando di ricordare i più grossi recipienti veduti.

Un grosso funzionario in uniforme ebbe un'idea pratica e originale. Si avvicinò a Borghese e gli disse:

— Scusi, lei vuol bagnare la ruota?

— Sì.

— E allora, perchè non la manda in uno stabilimento di bagni?

Sarebbe sembrato uno scherzo, se il grosso funzionario non fosse rimasto serio, imperterrito sotto lo sguardo scrutatore del Principe, che sorrideva non sapendo come prendere la proposta.

— Lei dice...?

— Io dico che dovrebbe mandare la ruota in uno stabilimento di bagni, prendere in affitto una cabina, fare immergere la ruota nella vasca, e farla riprendere domani. Così sarà anche sicuro che nessuno la tocca.

— Quale stabilimento?

— Ne conosco uno buonissimo, sulla Kama. Se vuole, lei carica la ruota sopra un'*iswoshchik* e io do l'indirizzo al cocchiere.

— Benissimo! Ed è ancora aperto a quest'ora?

— È aperto sempre.

E così si verificò il fatto, certamente poco comune, d'una ruota d'automobile malata condotta a fare una cura idroterapica in uno stabilimento balneare.

La mattina dopo, alle quattro, la ruota aveva ripreso il suo posto di fatica.

— Come va? — chiesi ad Ettore indicandola.

— Va benone — rispose tutto contento. — È tornata più forte.

Fallace apparenza. Le malattie gravi fanno di questi effetti alle volte; producono l'illusione di miglioramenti subitanei. La nostra povera ruota era moribonda. Poche ore dopo rimanevamo in panna.

CAPITOLO XIX.

DAL KAMA AL VOLGA

Automobile, latte ed uova — Una bufera — La ruota è rotta — La ruota è rifatta — Un villaggio che ha paura — Un guasto ai freni — « Postowo! » — Melekeski — Il lavoro sulla terra — Kazan.

I cittadini di Perm, al mattino del 21 Luglio, debbono aver constatato, con loro grande sorpresa, un sensibile rincaro nei prezzi del latte e delle uova. Poco latte e poche uova sul mercato, in quel giorno. Noi abbiamo il rimorso d'essere stati la causa innocente di quella profonda perturbazione economica. L'automobilismo, nei paesi nuovi a questo *sport*, produce degli effetti inaspettati; ha delle conseguenze assolutamente imprevedibili. Ecco che cosa era accaduto:

Eravamo appena usciti dalla città, con un tempo minaccioso e piagnucoloso, quando c'imbattemmo in una gran fila di teleghe. Portavano prodotti agresti al mercato di Perm. I contadini, maschi e femmine, guidavano i cavalli con la loro abituale noncuranza, seduti sul bordo della telega, le gambe ciondoloni. Il *mujik* ha due modi per condurre il carro: un modo per andare al mercato, e un modo per tornarne. Al ritorno è la testa che ciondola, e le gambe sono dentro alla telega; perchè il *mujik* non manca mai di convertire coscienziosamente in *vodka*, una buona parte del denaro guadagnato, e di bere con eguale coscienza la *vodka*

fino all'ultima goccia. Ma in quel mattino, come ho detto, si trattava di contadini che andavano al mercato, e le teleghe erano perciò guidate nel modo numero uno.

Quando ci avvicinammo, il cavallo del primo carro diede segni di terrore, e poi di furore. I cavalli del governatorato di Perm, non so per quale misteriosa influenza, sono i più feroci nemici dell' automobile. Noi avevamo trovato una grande differenza di contegno verso di noi fra i cavalli d'un governatorato e quelli di un altro: quelli di Transbaikalia, ostili; quelli d'Irkutsk, diffidenti; quelli di Tomsk, indifferenti; quelli di Omsk, variabili; quelli di Perm, irriducibili. Aggiungo anche, per chi volesse approfondire le imperscrutabili relazioni fra il carattere dei cavalli e le religioni degli uomini, che i cavalli dei buddhisti e dei maomettani dimostravano per noi dei sentimenti quasi amichevoli; nelle stesse vicinanze di Perm, i cavalli dei tartari ci guardavano con grande indulgenza, da bestie tolleranti che non pretendono al dominio assoluto della strada, che corrono e lasciano correre. Dunque, dicevo che la bestia attaccata alla prima telega s'impennò.

L'automobile rallentò al passo d'uomo: inutile precauzione. Il cavallo fece uno scarto, e la telega si rovesciò. Era carica di latte e d'uova. Si formarono per terra dei rivoletti bianchi e gialli. Stavamo per riparare all'involontario misfatto, quando con la rapidità d'un baleno il panico si comunicò da cavallo a cavallo. La seconda telega si rovesciò. Poi la terza. Non c'è nulla di più contagioso del cattivo esempio. Tutte le teleghe si trovarono in un istante con le ruote in aria. Il latte scorreva da tutte le parti, e i contadini, incoraggiati dalle loro mogli, si precipitarono contro a noi. Che fare? Che fare quando si è sopra un'automobile da quaranta cavalli, minacciati da una folla di *muijk* armata di bastoni? Una cosa semplicissima; con rincrescimento, ma con decisione; la leva della velocità fu spostata, e la macchina allungò il passo fuori della portata dei bastoni. Ma non avevamo percorso una versta, che scorgemmo avanti a noi un nuovo lungo convoglio di teleghe.

L'*Itala* tratta in salvo dopo essere stata travolta dal crollo d'un ponte nella Transbaikalia.

Questa volta decidemmo di fermarci e di lasciarlo passare. Ebbene, l'automobile ferma non appare ai cavalli meno spaventosa dell'automobile in moto. Avvicinandosi cominciarono a rizzare le orecchia, a squassare la testa, a sfrogiare, a nitrire, e improvvisamente il primo cavallo si sollevò sulle zampe posteriori, e fece un voltafaccia, dimenticandosi d'essere attaccato; la telega, sterzando di colpo, si rovesciò. La seconda fece lo stesso, e sùbito dopo la terza, e le altre. Latte e uova in terra, e bastoni in aria. E automobile in fuga.

Da quel momento cambiammo tattica, e con fortuna. Passando vicino ai carri, andammo a tutta velocità; e non avvenne più alcuno spargimento di latte. I cavalli avevano appena il tempo di accorgersi del passaggio del mostro, che il mostro era sparito; ed essi continuavano la via completamente rassicurati. Tutto si riduceva ad un leggero moto di spavento delle teste: era un istante. Applicavamo in fondo la tattica adottata sui ponti di dubbia resistenza; i cavalli non avevano il tempo d'impennarsi, come i ponti non avevano il tempo di rompersi. Il momento critico era ridotto ad un attimo. E i contadini ci salutavano con entusiasmo, sorridenti e sorpresi allo spettacolo di quella corsa vertiginosa.

Qualche ora dopo entravamo in grandi foreste di abeti, mentre si scatenava uno dei più violenti temporali. Un vento impetuoso s'abbatteva sugli alberi, li curvava tutti ululando, sibilando; e il cielo buio pareva che sfiorasse le loro cime acute, nere ed agitate. Filtrava una luce crepuscolare, come fosse tornata la notte, spezzata dal bagliore violastro dei lampi che ci abbacinava. Rombava continuo il tuono. La pioggia torrenziale scrosciava per tutto come una gran cateratta, e inondava ogni cosa, allagava la strada, riempiva i sedili della vettura, ci penetrava sotto alle impermeabili, batteva sui nostri visi con una violenza che faceva male, che dava un vero dolore quasi che l'acqua fosse stata solida tanto le gocce erano grosse e il vento forte. Dovevamo andare lentamente, il terreno non si vedeva più, era coperto d'ac-

qua e velato dagli spruzzi. L'automobile, naturalmente, si abbandonava a tutte quelle bizzarrie che rappresentavano il suo modo di protestare contro il fango: pattinava, scivolava sui fianchi, camminava di traverso, mostrava una irresistibile propensione a voltarsi con la fronte indietro, aveva disobbedienze e capricci. La bufera continuò per quattro ore. Alle nove e mezza avevamo appena percorso cinquanta verste da Perm, in quasi sei ore di viaggio.

Giungemmo in riva al Kama. Spioveva. Passavano ancora le nuvole basse impigliandosi negli alberi delle foreste che bordeggiano il fiume, ma verso tramontana appariva una striscia di chiarore. Attraversammo il largo fiume — che è la più grande via di comunicazione della Russia orientale, dopo il Volga del quale è confluente — sopra un battello rimorchiato da un piccolo vapore. Era un vecchio vaporino, rappezzato, rammendato da tutte le parti con latte da petrolio rinverniciate, al quale demmo subito il nomignolo di " caffettiera „. La caffettiera non aveva fretta, bolliva a malincuore, sprecava tutto il fiato in gran fischi per segnalare la sua presenza alle rive deserte, e non si dimostrava certo preferibile a quel comodo motore a cavalli adottato dai siberiani nei loro massimi traghetti. Come Dio volle sbarcammo sulla riva destra, guadando una parte di sponda allagata dalla tempesta; e proseguimmo la corsa nel fango. Talvolta dovevamo scendere, per spingere la macchina, quando le ruote motrici s'ostinavano a girare senza procedere.

Attraversammo, in vicinanza del Kama, la cittadina di Ochansk, dove cominciammo a vedere delle case di legno nell'antico e pittoresco stile russo, dalla cuspide a cuore rovesciato, cariche d'intagli e di trafori ingenui e graziosi come ornati bizantini; e continuammo assiduamente a camminare come meglio potevamo, sperando di poter giungere a pernottare a Malmysh, sul fiume Wjatka — tributario del Kama — a circa 150 verste da Kazan. Ci eravamo prefissi di percorrere in quel giorno 350 chilometri, e contavamo di essere a Kazan l'indomani mattina....

Doveva avvenire ben diversamente. In certi viaggi non bisogna mai far delle previsioni. Prevedere è un deplorevole atto d'orgoglio, un fissare i limiti al destino. Il destino volle vendicarsi ed umiliarci.

Verso le undici avevamo percorso una trentina di verste dal Kama. La strada migliorava, si prosciugava. Il tempo s'era rischiarato. Profittammo di queste favorevoli circostanze per aumentare la velocità. La ruota malata ricominciò a scricchiolare. Dopo dieci minuti cigolava. Proseguimmo — che altro fare? — e il cigolìo si cambiò in uno stridore più alto. Pochi metri ancora, e poi uno schianto. Ci fermammo. Il Principe saltò a terra ad osservare la ruota, e mandò un'esclamazione di sorpresa dolorosa.

— Che c'è? — gli chiesi.

— È finita! — rispose — non possiamo fare un passo di più!

Infatti i raggi della ruota s'erano completamente separati dal cerchione; girando entravano e uscivano dagli alveoli; vi entravano nella parte bassa della ruota, pressativi dal peso della vettura, e ne uscivano risalendo nel fare il giro.

Non potevamo essere colpiti da un danno maggiore. Eravamo fermati e per un tempo incalcolabile, in mezzo ad una campagna disabitata, a centinaia di chilometri dalla ferrovia. Fu un momento di costernazione. Tacevamo, guardando la ruota sconnessa con delle occhiate malevoli d'un inutile rancore.

— Ed ora? — ci chiedemmo dopo qualche minuto.

— Tante fatiche! tante difficoltà superate! — sospirava Ettore. — Per arrivare qui....!

— Non si può nemmeno far trascinare l'automobile dai cavalli — osservai — senza una ruota!

Borghese pensava. Poi, da uomo pratico, disse:

— Andiamo per ordine. Quale è la cosa più urgente? Arrivare in un luogo abitato; il più vicino. Non possiamo già rimanere in mezzo alla strada. Fatto questo primo passo, penseremo al secondo. Vediamo un po' l'itinerario.

Consultammo le carte della regione. Il villaggio più vicino era a otto verste.

— Bene! — riprese il Principe. — Ora dobbiamo trovare il modo di fare ancora otto verste. Per otto verste la ruota si può riparare.

Egli dimostrava sempre una calma energia, ricca fonte di rimedi. Fu immaginata una ingegnosa riparazione sommaria, capace di resistere ad un piccolo tragitto, purchè fatto con le debite cautele. Si trattava d'incastrare dei pezzi di legno fra il mozzo della ruota e il cerchione, a guisa di raggi addizionali, messi a contrasto e legati solidamente con delle corde. Ettore si pose alacremente al lavoro. A colpi d'ascia tagliò forti rami da un albero, ne sgrossò i pezzi occorrenti, e li spinse a martellate fra un raggio e l'altro della ruota dopo averla sollevata con la binda. Poi li avvinse strettamente con le corde ai raggi stessi. La ruota prese l'aspetto d'un singolare fascio di legname contornato da una pneumatica. Mentre si lavorava sopraggiunse un vecchio *mujik* che spingeva avanti a sè un vitello.

Il vecchio si fermò a guardare, e anche il vitello. Dopo avere osservato attentamente, esclamò;

— Salute!

— Salute.

— Ci vuole la ruota nuova!

— Eh, si.

— C'è un uomo che può farvela, qui vicino.

— Una ruota così? — gli domandò Borghese con tono d'incredulità.

— Così, padrino! — rispose il vecchio — Così. Egli è il più abile fabbricatore di slitte e di teleghe di tutta la regione. Non ne trovate nemmeno a Perm uno così bravo.

— Ma questa è una telega molto complicata. Una telega che cammina da sè.

— Lo vedo che non è come le nostre; però Nikolai Petrovitch è capace di rifarvi una ruota, tale e quale.

— Dove sta quest'uomo!

— Sei verste lontano. Andate per questa strada, e troverete una piccola chiesa bianca; a sinistra della chiesa c'è una discesa, poi un ponticello; passate il ponte e ci siete. Non vi potete sbagliare; la sua isba è sola nella campagna.

— E lavora oggi? È domenica.

— Lavora alla mattina. Ma se avete premura....

Sul battello a vapore che traversa il Volga a Kazan.

Ringraziammo il buon vecchio, che riprese la sua strada preceduto dal vitello trotterellante, e ci mettemmo in moto, lentamente e cautamente, verso la casa di Nikolaj Petrovitch. Dopo pochi passi la ruota ricominciò a scricchiolare, a cigolare, a gemere; ci aspettavamo di udire un rumore di rottura definitiva e di sentire l'automobile dar giù sul fianco. Ma la ruota, lamentandosi atrocemente, resisteva. Impiegammo più d'un'ora per giungere davanti all'isba del falegname. Era una casa di buona apparenza, fatta di belle travi squadrate, attigua ad un recinto sul quale si sollevavano tettoie di *hangars*. Fuori, al sole, erano alli-

neate numerose assi da slitta tenute curve ad una estremità da forti corde di vimini. Chiamammo.

Subito dopo la porta del recinto si schiuse e ne uscì un uomo.

— Nikolai Petrovitch? — chiedemmo.

— Sono io. Salute!

Era un bell'uomo sui cinquant'anni, dalla gran barba grigia; il suo volto aveva l'espressione mistica del contadino russo; i capelli lunghi, divisi sulla fronte, gli spiovevano fino alle spalle. Aveva una corporatura gigantesca; vestiva la camiciola rossa del *mujik,* aperta sul petto; portava il capo nudo. Lo seguivano i suoi aiutanti, anche loro dall'aspetto patriarcale; dalle maniche rimboccate uscivano braccia atletiche, capaci di abbattere alberi.

— Guardate questa ruota! — disse il Principe al fabbricatore di teleghe.

Egli osservò per alcuni istanti:

— Si possono rifare i raggi. — esclamò — Il cerchione è buonissimo. Ci si fanno degl'incastri più profondi....

— Voi potete rifare i raggi?

— Sì.

— E che resistano?

— Vi faccio diventare la ruota più forte di quando era nuova.

— Ne ho bisogno subito.

— In mezza giornata è fatto.

— Sta bene.

L'automobile venne introdotta in un rustico cortile, sporco di ricci e di scheggie, ingombro di travi, slitte, carri, cerchi di ferro. In un angolo un tarantas verniciato di fresco appoggiato su due cavalletti. La ruota fu sfilata dal perno, svitata, smontata; i raggi separati dal mozzo e dal cerchione servirono da modello per quelli nuovi. Pochi momenti dopo il cortile risuonava di colpi d'ascia. Nessun altro ordigno era adoperato fuorchè l'ascia, maneggiata con meravigliosa abilità. Essa è nelle mani del contadino russo

un attrezzo di precisione. Per determinare il punto dove colpire, quegli uomini non facevano segni, non tracciavano linee: mettevano la mano sinistra sul legno, e il colpo cadeva quasi rasente il pollice. La posizione del dito aveva indicato all'occhio e alla destra la misura. I nuovi raggi uscivano fuori a poco a poco da grossi ceppi di vecchio pino, digrossati a gran fendenti che facevano balzare tutto intorno le scheggie. Gli artefici misuravano sovrapponendo i vecchi pezzi ai nuovi, e non avevano bisogno d'altro; raffinavano esattamente incastri millimetrici con occhio e con colpo sicuro, ad accettate che scendevano a giro di braccio, come se invece di un tanto delicato lavoro si stesse costruendo un'impalcatura o una zattera.

Mentre stavamo guardando quel pittoresco gruppo di rudi uomini barbuti intenti all'opera faticosa, uno di essi si volse a noi, e calmo, serio, ci parlò in latino.

La nostra sorpresa fu tale, che per qualche momento lo guardammo sbalorditi, senza rispondere.

— Dove lo hai imparato? — gli domandò Borghese.

— L'ho studiato da me, a casa, durante gl'inverni — rispose gravemente l'uomo.

Questo mi ricorda un altro latinista incontrato in viaggio, un carrettiere cinese vicino a Hsin-wa-fu. Era un cinese cristiano al servizio d'una missione cattolica dello Shan-si, il quale tornava da Pechino portando ai suoi frati delle provviste. Ma il fatto non è straordinario in Cina, dove il latino è lingua viva nelle missioni, e molti convertiti arrivano a servirsene con una disinvoltura ammirevole. Come c'è il *pidgin-english*, c'è il *pidgin-latino,* in Cina, a gloria della fede.

Il latino del nostro *mujik* era piuttosto russificato, ma gli servì abbastanza bene per dirci che se eravamo stanchi potevamo salire nella casa attigua, dove avremmo potuto riposare e bere del latte. E vi trovammo non solo del latte, ma delle buone fragole di bosco che la moglie del padrone ci ammannì premurosamente.

Alle quattro tutti i raggi erano fatti. Incominciammo la parte

più difficile del lavoro: la messa insieme. Ci vollero altre due ore di lavoro incessante per ricomporre la ruota, la cui centrazione pareva irraggiungibile. Alla fine la ruota fu completa. Non mancava più che fissare i bolloni avvitati che reggono il mozzo d'acciaio e il tamburo del freno. La ruota venne trasportata in una buia fucina primitiva — perchè Nicolai Petrovitch, come tutti i fabbricanti di carri, era anche maniscalco —; fu acceso il fuoco. e con lunghi punzoni incandescenti i raggi vennero forati dove bisognava passare le viti. Fu un'altra lunga ora di lavoro, in mezzo a nembi di fumo che sorgeva stridendo dalle bruciate piaghe del legno. Finalmente le viti furono messe, i dadi stretti: la ruota era pronta.

I nuovi raggi non erano certo ben sagomati ed eleganti: massicci, tozzi, grossolani, non avevano di esatto che le attaccature. Davano alla ruota un aspetto di solida rozzezza; sembrava la ruota d'un carroccio. Ma essa era tale da resistere a tutti gli urti, a tutti gli sforzi.

In men che non si dica, Ettore l'applicò all'automobile. Erano le sette di sera quando rimontammo in macchina. Uscimmo dal cortile sulla strada. Gli operai ci seguirono salutando. Essi sorridevano soddisfatti, asciugandosi le calme fronti madide di sudore. Al momento di slanciarci, ci stesero le brave mani callose, che stringemmo effusamente con riconoscenza.

— *Do svidania!* — ci gridarono mentre ci allontanavamo.

— *Vale!* — esclamò il latinista.

Le loro voci ci seguirono. Da lontano scorgemmo quei nostri salvatori che agitavano i berretti, finchè degli alberi ci nascosero. Essi forse sentivano un po' di fierezza per quella poderosa corsa della macchina. Sentivano che un po' della loro volontà, della loro abilità, della loro forza ci sospingevano avanti, verso la nostra mèta.

Volevamo camminare finchè la luce ce lo avesse permesso. Le strade erano prosciugate; correvamo a trenta chilometri all'ora. Lo splendore delle notti bianche era finito; l'oscurità della notte

tardava a venire, ma veniva. Un'ora dopo che eravamo partiti, tramontava il sole. Dicevamo: " Al prossimo villaggio ci fermeremo „ — ma era in noi troppo vivo il desiderio di rifarci del tempo perduto, e al " prossimo villaggio „ passavamo senza nemmeno fermarci. Nei luoghi abitati la folla della domenica, aggruppata avanti alle case, ora ci faceva delle accoglienze festose gettandoci grida di saluto, ed ora ci guardava con sorpresa diffidente e ostile. Trovammo la spiegazione di questa diversità: il telegrafo.

La riva destra sul Volga di fronte a Kazan.

I paesi che avevano il telegrafo erano amici; avevano saputo di noi, in qualche posto ci aspettavano anche. Da ufficio a ufficio i telegrafisti si trasmettevano la notizia del nostro passaggio, e la notizia usciva per le vie, circolava da bocca a bocca. Non mancavamo mai di vedere gl'impiegati telegrafici alla finestra; erano i primi a salutarci.

Il sole era tramontato da un pezzo. Alle nove il crepuscolo agonizzava. Giungemmo in un villaggio, e decidemmo di fermarci definitivamente per la notte. Molte isbe erano già chiuse, le so-

glie spopolate. Si va a letto presto nelle campagne di tutto il mondo. Qualcuno si affacciava alla finestra al rumore, e ritirava il capo scorgendo quel mostro che fuggiva nella penombra portando degli esseri pelosi. L'ora tarda è propizia alla paura. Vedemmo due giovanotti che camminavano insieme sulle tavole del marciapiede. Li raggiungemmo e fermammo l'automobile per domandar loro dove era la *Zemstwoskaja Dom*. Ma non avevamo aperta ancora la bocca che quelli, guardatici per un istante con gli occhi sgranati, si fecero il segno della croce e fuggirono a gambe levate, senza una parola, senza un grido, correndo sulla punta dei piedi quasi temendo di doverci attirare col rumore dei loro passi. Evidentemente si trattava d'un villaggio senza telegrafo. La situazione diveniva imbarazzante; non potevamo fare a meno di fermarci in un villaggio perchè le nostre provviste erano finite da un pezzo, e non avevamo mangiato nulla dalla sera precedente, a Perm, salvo le fragole del buon fabbricante di teleghe. Andammo avanti lentamente, immettendo nel " silenzioso „ del tubo di scappamento lo scarico dei gas per far meno rumore, e non destare allarmi. Quello lo chiamavamo " mettere il bavaglio „ all'automobile.

Ecco sulla soglia di una casa alcune donne. Esse ci videro, e noi ci fermammo. Borghese fece per discendere a parlamentare.

— Per carità! — gli sussurrai — Con quella pelliccia le fa scappare subito! Parliamo da qui.

Avevamo già osservato che i nostri vestiti, pellicce o impermeabili, facevano spesso ai contadini una impressione repulsiva. Quando volevamo scendere per domandare loro qualche cosa, dovevamo avere l'avvertenza di rimanere in giacchetta. Parlammo dunque dall' automobile.

Salutammo le donne addolcendo la voce per sembrare meno diabolici.

Il Principe aveva trovato degli accenti di seduzione, dei toni affettuosi, per dire:

— Buona sera! Volete indicarci dove è la Zem....

Inutile completare la frase. Le donne erano rientrate precipitosamente nella casa, gridando di spavento, e chiusero di colpo i battenti.

— Ahi! — borbottammo. — La migliore cosa che ci possa capitare questa sera è di dormire a stomaco vuoto e all'aria aperta!

Passammo avanti ad una casa di aspetto agiato, tutta verniciata di azzurro, con le finestre contornate di bianco.

— Qui ci dev'essere della gente d'un certo rango, — dicemmo — ed è sperabile ci facciano una migliore accoglienza.

Bussammo alla porta. Silenzio. Bussammo ancora. Nessuno rispose.

— La casa è vuota! — esclamammo.

No, non era vuota. Udimmo un bisbigliare di voci all'interno, un rumore di passi precipitosi sui pavimenti di legno, un bussare d'usci chiusi fortemente, uno stridere di chiavistelli.

Come vincere la paura che ci circondava? Ci accorgemmo che gli abitanti erano desti e, scesi sulla strada, spiavano il carro misterioso. Non era piacevole rimanere così, perchè non era assolutamente da escludersi la possibilità che qualcuno ritenesse opera meritoria tirare una buona fucilata contro il demonio. Borghese osservò:

— Basterebbe che uno solo si avvicinasse; gli mostrerei le lettere ufficiali e saremmo subito onorevolmente ospitati.

Poi, colpito da un'idea, cominciò ad arringare quella gente troppo timida, che si assiepava a cinquanta passi da noi, pronta alla ritirata. Intraprese la spiegazione dell'automobile:

— Questa — diceva — è una macchina simile ai battelli del Kama e alla ferrovia. Venite a vederla! Venite avanti! Non c'è pericolo! Funziona per mezzo della benzina, ecc.

I più arditi si avvicinarono. Gli altri li seguirono, e si formò in breve un cerchio di persone che cominciò a persuadersi che

noi eravamo uomini in carne ed ossa. La distanza sparì del tutto; l'automobile fu toccata, dapprima con timidezza, come se potesse scottare, poi con sicurezza confidente. Due contadini, invitati, accettarono eroicamente di salire sull'automobile e di lasciarsi trasportare. Si entusiasmarono al punto che non volevano più discendere. Tutti chiedevano di provare. La calca ci serrava da ogni parte. Giunse il pope, e ci espresse il desiderio d'essere condotto all'indomani mattina al prossimo villaggio.

Il ghiaccio era rotto. Tutti divennero buoni amici. La casa azzurra schiuse i chiavistelli, spalancò le porte, ci ospitò. Venne il samovar sul tavolo, e dopo il samovar arrivarono delle uova, del latte, e pane e burro, e ci sfamammo. La macchina ricoverata nel cortile, era assalita dalla curiosità ammirativa della popolazione.

Noi ricevemmo visite fino a mezzanotte; la gente entrava e usciva liberamente, all'uso russo, senza chiedere il permesso; volevano vederci da vicino: si affacciavano alla soglia, si scoprivano, ci contemplavano in silenzio, e se ne riandavano via contenti come pasque, dopo aver mormorato qualche timida parola di saluto tormentando il berretto fra le mani. A mezzanotte spegnemmo il lume, ci avvolgemmo nelle fedeli pellicce, e ci coricammo sul pavimento: gli ultimi visitatori si allontanavano a punta di piedi per annunziare dalla porta di casa: " Gli stranieri dormono! „

La mattina di poi, 22 Luglio, alle quattro, riprendemmo la corsa attraverso un immutabile paesaggio: grandi foreste, rare praterie, qualche campo coltivato, prigioniero dei boschi maestosi che detengono ancora tanta terra vergine.

Passammo su barche il piccolo fiume Uchim, poi un altro più largo, il Wala, tutti confluenti del Kama — la gran via maestra che i vapori percorrono fino al Volga, che è la massima arteria della Russia. Sfortunatamente le vie d'acqua, tanto numerose e facili, fanno trascurare quelle di terra, che trovavamo pessime, al punto da dover procedere con una lentezza irritante, sottopo-

nendo l'automobile alle stesse prove terribili che fecero la nostra disperazione fra Marinsk e Tomsk. Temevamo che le molle non resistessero più. Le sentivamo molto più sensibili alle scosse. E non ne avevamo di ricambio. Sicuri di non doverne avere mai bisogno, avevamo lasciato le molle di ricambio a Kalgan, perchè troppo pesanti, e forse stavano ancora, come ricordo del nostro passaggio, negli uffici della Banca Russo-Cinese.

L'ultimo affondamento dell'*Itala* tra Kazan e Nishnii-Nowgorod.

Per avere un'idea del terreno, s'immagini di andare in automobile sopra un campo arato, avendo per prospettiva centinaia di chilometri di cammino nelle stesse condizioni. Naturalmente pioveva di tanto in tanto. Attraversavamo delle cittadine spopolate, quiete, immensamente tristi con le loro case di legno imbiancate per distinguerle dalle case della campagna sinceramente nude. Ne avevamo una grande impressione di malinconia, pensando alla loro vita eguale, grigia, silenziosa; ci sembravano città in esilio. Apparivano in una valle, dietro a un bosco, in riva a un fiumicello, isolate in mezzo alla monotonia d'una campagna in-

colta, oscura di abeti e di pini, d'un verde funebre. Alcune di esse hanno dei nomi che non sono russi, nomi tartari, e bulgari.

Qualche nome rimane a ricordare quello strano popolo bulgaro che ebbe qui un impero, della cui capitale si vedono ancora splendidi ruderi presso le rive del Volga. Essa era così dimenticata, che s'era perduta; i boschi l'avevano ricoperta; ne rimaneva soltanto la tradizione, quando sotto Pietro il Grande le sue rovine maestose furono ritrovate nel folto d'una foresta. Erano amanti dei grandi fiumi, i bulgari; si divisero il Volga ed il Danubio; " bulgari bianchi „ quelli del Volga, " bulgari neri „ quelli del Danubio, ma furono assorbiti gli uni dai tartari, gli altri dagli slavi. Sono rimasti dei nomi: Bolgary sul Volga, Bulgaria sul Danubio, ma la razza non c'è più.

Nel pomeriggio ci ritrovammo in serie difficoltà. La strada, attraverso boschi sterminati, si era fatta così cattiva, che dovevamo procedere alla velocità di quindici e spesso di dieci chilometri l'ora. La carrozzeria scricchiolava, si muoveva tutta ad ogni urtone, quasi stesse per rompersi. Il freno a pedale, quel benedetto freno che ci prese fuoco tre volte in Siberia, non ardeva più, è vero, ma anche non funzionava più. S'era completamente guastato, ed eravamo rimasti col solo freno a mano, che, come si sa, funziona sulle ruote motrici. Ora, in una ripida discesa, mentre l'unico freno era chiuso, sentimmo l'automobile sussultare violentemente ed udimmo nella parte anteriore uno scrocchio metallico. La macchina si fermò tutta di traverso.

Balzammo a terra. Guardammo:

— Ed ora? Che si fa? — esclamammo angosciati vedendo quale danno era sopraggiunto.

L'azione del freno, troppo violenta, aveva avuto per effetto la rottura di quella specie di staffa che unisce le molle al perno della ruota, e l'asse delle ruote motrici s'era completamente separato dalle molle, cioè dallo *chassis*. Vi erano delle staffe di ricambio, ma troppo corte. Fortunatamente Ettore, rovistando fra

i suoi ferri trovò dei perni e dei dadi, con i quali potè, dopo un lungo e paziente lavoro, rimettere insieme e rinserrare molle ed asse. Ma un danno più grave ci si rivelò. Le molle posteriori si rompevano. Dei nove " fogli „ di cui ognuna era composta, alla sinistra ve n'erano tre spezzati, alla destra cinque. Tutta la nostra fiducia si riponeva sulla resistenza del " foglio „ grande, il più lungo e più grosso che ha alle estremità le imperniature d'attacco, e che è fatto del più fino acciaio che esista. Era però una ben lieve fiducia, la nostra. Sentivamo bene che una forte scossa avrebbe finito tutto.

Annottava, e il lavoro continuava ancora nel bosco. Era una mesta serata per noi. Ci risorgeva il dubbio che l'automobile non resistesse. Ed erano tutte rotture esteriori, che ci minacciavano, rotture di cose alle quali non si dà importanza. Quando il motore, le trasmissioni, gl'ingranaggi, il cardàno, le giunture dello *chassis*, tutta la parte " macchina „ è sana, è perfetta, è nuova, forte, esatta, chi pensa al resto? Quando il cuore, lo stomaco, e tutti gli organi vitali d'un uomo sono robusti e funzionano in modo perfetto, chi pensa ai piedi? Ed erano proprio i piedi della nostra automobile che s'ammalavano: grave quando s'ha da camminare.

Udimmo un tintinnare di campanelli, e pochi minuti dopo sull'alto della salita apparve un tarantas. Era una diligenza. Il postiglione profittò di non avere viaggiatori, per fermarsi. Il brav'uomo era ubbriaco ed espansivo. Aveva una faccia pelosa da orso biondo, un orso intelligente...; no, intelligente no; diciamo orso bonario. Vestiva un *armiak* di pelliccia, vecchio, untuoso, sdrucito; portava stivali di feltro, e sul suo berrettone di pelo luccicava la gran targa d'ottone con impressavi l'aquila imperiale. Egli si toccava quella targa, vi batteva con la mano aperta per indicarci la sua qualità, e a guisa di presentazione ci gridava:

— *Postowo! Postowo!* — " Postiglione! „

Scese di cassetta, e ci barcollò intorno, tutto festoso. Pareva che avesse ritrovato dei cari amici, dopo tanto tempo. Veniva vi-

cino ad ognuno di noi, come per confidarci qualche cosa separatamente, c'indicava la targa, e ci gridava il suo " *Postowo! Postowo!* „ con l'aria di dire: " Come! non ti ricordi più... *postowo?* „

— Dove vai? — gli chiedemmo.

— A Melekeski.

— È lontano?

— Quindici verste.

— C'è da alloggiare per la notte?

— Come? a Melekeski se c'è da alloggiare? Ma c'è una buona stazione di posta — e ricominciando a battersi il berretto — *postowo! postowo!*

" Va bene — ci dicemmo — andiamo dunque a Melekeski! „ — e poichè la riparazione era finita, ci rimettemmo in cammino, adagio, con precauzioni gelose, ed arrivammo dopo più di un'ora alla stazione di posta. Ci cucinammo delle uova, bevemmo del latte, e ci addormentammo per terra.

La stazione era poco più di un'isba, e, come si vede, non ci consentiva dei lussi strepitosi. Il capo, una specie di mujik che sapeva leggere e scrivere, non possedeva in abbondanza che delle icone e dei regolamenti, gli uni e le altre attaccati alle pareti.

Alla mattina fummo risvegliati dallo scalpitare dei cavalli nel cortile e dai gridi dei postiglioni che attaccavano i loro tarantas. Prendemmo un thè, e ripartimmo. Erano le quattro. Pioveva.

Entrammo a poco a poco in una regione più florida e più bella. Cambiò il paesaggio, ma ahimè! non cambiò la strada. Passammo Malmysh — quella Malmysh alla quale ci lusingavamo di giungere il giorno stesso che lasciammo Perm — una cittadina presso al fiume Wiatka, che attraversata in fretta ha l'apparenza di essere abitata soltanto da una decina di funzionari, da un farmacista e da due gendarmi. Non dev'essere allegra la vita a Malmysh. La strada peggiorò; o ci sembrò che peggiorasse a causa della maggiore sensibilità alle irregolarità del terreno, sen-

sibilità che dovevamo allo stato delle nostre molle. Procedevamo lentamente, preferendo i passaggi erbosi.

Eravamo però rallegrati e rincorati dalla vista della magnifica campagna coltivata. Rivedevamo, dopo epoche che ci sembravano immemorabili, la ricchezza del lavoro sulla terra. Emergendo dalle ombre dei boschi, ci affacciavamo finalmente nell'Europa. Per tutto, fra il verde, sorgevano villaggi, tartari e cristiani, minareti sottili e campanili, mezzelune e croci, frammisti nella gran

Sopra un *ferry*.

pace dei campi. Nulla più parla delle antiche lotte. Così dissimili in tutto, tartari e slavi, nella fede come nella favella, nella fisionomia e nel carattere, biondi gli uni e bruni gli altri, alti i biondi e piccoli i bruni, si somigliavano però in una cosa: nell'indulgenza.

Ogni villaggio ha i suoi costumi puramente mantenuti da secoli. Rimanevamo sorpresi, ammirati, come davanti a visioni di epoche lontane. Pittoreschi abbigliamenti dell'antica Russia, che non sono più portati ove giunse violento il contatto del progresso moderno, si vedono laggiù, lontano dalle ferrovie.

Le popolazioni sembravano vestite per qualche immensa festa. Era la raccolta del fieno. Le genti sparse sui campi vi ponevano come una grandiosa fioritura vivente. Fra le erbe alte, e fra le messi mature, risaltavano mantiglie rosse, gialle, bianche, strane mitrie da donna coperte di ricami, acconciature ricche d'argento, cappe e camiciole singolari, collane di monete, cinture d'oro, fascie di seta. In questo tumulto di colori scintillavano file di falci nel lento moto eguale. Ci giungeva l'eco dei canti. Centinaia di carri e di cavalli aggruppati sui campi aggiungevano alle scene una non so quale fierezza militare, come di fantastici bivacchi.

È sorprendente la diversità dei costumi, ad ogni passo. Si sente che sotto alle due denominazioni di russi e di tartari si nascondono altre razze, riunite e non mischiate. Le religioni sono due: le stirpi tante. E vogliono ancora distinguersi, vogliono conservarsi, vivere. Certi abbigliamenti incomodi e stravaganti non possono essere indossati per dei secoli senza uno scopo, lo scopo di mostrare la propria diversità, di portare l'uniforme della propria schiatta, di riconoscersi, di difendersi dalla mescolanza. Vi è un istinto di conservazione in quelle mode tradizionali. Ogni villaggio è un piccolo Stato che vive discosto e in pace, così diverso dagli altri come se ne fosse separato da grandi lontananze.

A 24 verste da Kazan trovammo una piacevole sorpresa; una strada all'Europea, massicciata, inghiaiata, cilindrata, bianca, perfetta. Era la prima vera strada carrozzabile che trovavamo da Pechino. Ma i contadini che tornavano dalla città preferivano di non farvi passare i loro carri, e li conducevano invece nelle fangaie dei campi. I *mujik* dicono che quelle strade rovinano le ruote perchè sono troppo dure, e le sfuggono. Per costringerli a passarvi le autorità fanno scavare dei fossi e costruire delle trincee ai lati della strada. I contadini passano in fondo ai fossi e sopra le trincee, profittando del minimo spazio che basti alle strette ruote delle loro teleghe.

Erano circa le tre quando, discendendo la valle del fiume Kazanka, verso l'occidente, che si era rasserenato dopo una lunga

pioggia, vedemmo scintillare una striscia d'acqua: il Volga. E nella bruma luminosa si erse il profilo d'una grande città. Finalmente Kazan con i campanili e le cupole delle sue chiese, con i minareti delle sue tredici moschee!

Entrammo per ampie strade piene di movimento e di rumore, fra il viavai delle *iswoshchik* e il fuggire rombante dei trams elettrici, osservati curiosamente, riconosciuti da molti, salutati qualche volta.

Una signora fece voltare la sua sontuosa carrozza per inseguirci e vederci meglio; ci raggiunse. Era una signora con gli occhiali d'oro, il cappello da uomo, e che fumava una sigaretta. Ci chiese:

— Venite da Pechino?

— Si, signora.

— Oh! — e ci osservò con profondo stupore mentre correvamo di conserva — Ed ora dove andate?

— All'albergo, signora.

— Quale?

— *Hôtel d'Europe.*

— Conoscete la strada? Volete che vi conduca?

— Volentieri, grazie!

La carrozza si mise davanti, e noi la seguimmo. Passammo vicino a delle chiese, a dei giardini, arrivammo alla via principale. Delle persone ci corsero incontro, con le mani tese, affannate, sorridenti. Erano italiani:

— Ben arrivati! — gridavano.

— Evviva!

— Cari!

In fondo alla strada intravvedemmo il Kremlino e la grandiosa torre Spaskaja che pare una vecchia minaccia di fronte alla città moderna.

CAPITOLO XX.

DAL VOLGA ALLA MOSKWA

La Siberia che torna — Un villaggio ostile — L'ospitalità d'un mugnaio — Nishnii-Nowgorod — L'odissea d'un dispaccio — La Strada — Wladimir — Una panna volontaria — Mosca ci accoglie — Sulle rive della Moskwa.

A Kazan le molle furono riparate. L'operazione si compiè rapidamente nella notte. Un fabbricante di molle da vetture si assunse l'incarico di rifare i " fogli „ spezzati in dieci ore, e mantenne la parola. Alle nove del mattino, 24 Luglio, potevamo lasciare Kazan con la macchina in perfetto ordine. Passammo sotto alle severe muraglie del Kremlino, di quell'antica cittadella tartara che ha una delle più torve storie di fuoco e sangue, che vide le stragi di cristiani ordinate da Makhmet-Amin, le stragi di tartari ordinate da Ivan IV, le stragi di nobili ordinate dal ribelle cosacco Pugatcheff, che vide quattro volte la città saccheggiata e annientata. Arrivammo al lontano operoso sobborgo dell'Ammiragliato, poi al porto sul Volga.

Il gran fiume, il massimo fiume d'Europa, ampio, maestoso, lento, superbo, era pieno di battelli, di grandi vapori che vanno a navigare fin nel Caspio, di chiatte, di rimorchiatori, di piroscafi da passeggieri. L'imminenza della fiera di Nishnii-Nowgorod lo affollava. Esso sorregge sulla superfice delle sue acque uno

dei più grandi traffici del mondo: unisce la Persia, il Caucaso, il Turkestan al centro della Russia. Le genti più varie si agitavano sulla riva, fra le stazioni d'imbarco, tutte di legno, dominate da un marinaresco sventolio di bandiere e di segnali: si vedevano tartari, armeni, circassi, kirghisi, in mezzo alla moltitudine di contadini russi. Partivano battelli per Nishnii-Nowgorod.

Imbarcammo sopra uno dei *ferry-boats* che fanno la spola da una riva all'altra. Non traversavamo il Volga come gli altri fiumi sopra un pontone, o una barca, o una zattera; era un vero e proprio piroscafo che ci portava; e ci pareva grandioso come un transatlantico. Dei cosacchi ammucchiati a prua, fra teleghe e cavalli, suonavano le *balalaike* — quelle strane mandòle triangolari che gli slavi hanno portato fino alle sponde dell'Adriatico — e cantavano.

In pochi minuti fummo sulla riva destra, disseminata di ville, collinosa e verde. E partimmo veloci, ascendendo fra i colli dai quali ammiravamo l'indimenticabile spettacolo di Kazan tutta bianca, che levava in alto le scintillanti cupole della cattedrale dell'Annunciazione, la prima chiesa sorta sulle rovine della dominazione musulmana. Vicino a quelle cupole, vedevamo — singolare contrasto di forme e di ricordi — la vecchia, oscura, alta torre tartara detta Siumbeka, che prende il nome dal nome d'una principessa tartara la quale, secondo una poetica leggenda, salì sulla sua cima mentre la città assediata cedeva agli assalti degli slavi vittoriosi, e si precipitò nel vuoto per morire insieme alla patria. Nella bassa Kazan, ancora tutta tartara, dalle case piccole inframezzate di giardini, sorgevano minareti. E vicino al fiume un panorama strano di edifici rotondi: erano colossali serbatoi di petrolio che le navi portano da Baku, risalendo il Volga. Kazan è uno dei più grandi depositi di petrolio del mondo. Poi tutto si allontanò, si dissipò, sparì dietro alla vetta d'un colle. Ed eccoci di nuovo nella solitudine della campagna.

Scendemmo al sud per qualche tempo, fino ad un bivio: a sinistra la strada per Saratow, a destra quella per Mosca. E riprendemmo il cammino dell'occidente. Correvamo per sentieri ab-

bandonati, incerti, coperti d'erbe; eravamo costretti a ritornare alle più modeste velocità, con la vaga impressione che la grande città allora lasciata, dagli ampi *boulevards* corsi da scampanellanti trams elettrici, popolosa, animata, rumorosa, moderna ad onta delle venerabili chiese, fosse stata un sogno, un'allucinazione venutaci in piena Siberia.

Era infatti la Siberia che tornava. In qualche punto le acque avevano talmente scavato sulla strada, da trasformarla in burrone profondissimo sulle cui rive andavamo cercando dei passaggi. Ci avvenne di perdere la direzione, come in Mongolia. Arrivammo in un luogo ove ogni traccia di strada o di sentiero era assolutamente sparita, e noi ci demmo a ricercare non più la buona via, ma un uomo che ci servisse da guida. Ogni tentativo fatto consultando la carta e la bussola, ci aveva condotto contro a degli ostacoli insormontabili. Vedemmo due contadini che falciavano l'erba in un prato. Uno di loro consentì a montare sull'automobile ed a condurci. Dopo una decina di verste raggiungemmo un viottolo fangoso fiancheggiato dalla linea telegrafica.

— Seguite il telegrafo! — ci disse l'uomo lasciandoci.

Era tanto tempo che non ci facevamo più guidare dall'interminabile fila di pali! E ci avvicinavamo a Mosca. Tutto il traffico terrestre laggiù si svolge nell'inverno, quando la neve livella mirabilmente ogni terreno sul quale scivolano le slitte veloci: è inutile dunque mantenere delle strade costose. Nell'estate vi sono i fiumi. Anticamente, in epoche precedenti alla navigazione a vapore, esisteva lì una strada magnifica, della quale trovavamo appena alcune vestigia: resti di filari di betulle centenarie, ponticelli malfermi, e, nei luoghi paludosi, brevi tratti pavimentati, ora sconnessi dalle erbacce. I contadini, per andare da un villaggio all'altro, preferiscono non passare più su quella via distrutta; vanno capricciosamente per viottoli numerosi che formano una rete inestricabile. Quel labirinto era la nostra disperazione. Superavamo tutte le difficoltà incontrate nei peggiori tratti siberiani. Ne uscivamo lentamente ma facilmente, per la pratica acquistata.

Verso l'una attraversavamo un piccolo villaggio quando, sulla piazzetta erbosa che circonda sempre le bianche chiesuole dei villaggi russi, l'automobile, benchè andasse molto piano, spaventò un cavallo attaccato ad una telega vuota. Il cavallo si mise in fuga; un ragazzo d'una decina d'anni, che era allora disceso dalla telega, volle fermare il cavallo; afferrò la lunga capezza che si trascinava dietro al carro, e tentò di tirarla. Disgraziatamente la corda gli si avvolse attorno ad una gamba; egli cadde. Mandammo un grido di spavento; già vedevamo con l'immaginazione il fanciullo trascinato per un piede e massacrato orribilmente. Ma non pensavamo alla provvidenziale ampiezza degli stivali russi; il ragazzo era appena caduto, che la corda attorcigliata alla sua gamba non faceva altro che cavargli lo stivale, ed egli rimase sano e salvo. Il cavallo si fermò di fronte al recinto della chiesa. L'incidente sollevò contro di noi l'ira della popolazione. In un momento si formò un gruppo compatto di contadini che, profittando della nostra lenta andatura, si mise ad inseguirci. Ad essi se ne aggiunsero degli altri. Si armarono di pietre, e vennero all'assalto, urlando. Ci gridavano in tono furibondo: " Fermatevi! „

La fuga della telega da sola non poteva giustificare tanta indignazione. Anche un contadino russo era capace di comprendere che non avevamo alcuna colpa. Ma qualche giorno dopo, a Mosca, quel furore, ed anche la muta ostilità incontrata in tanti centri della campagna russa, ci furono spiegati. Pare che l'automobile abbia servito in varie occasioni ai rivoluzionari per compire le loro gesta e per gettare proclami incendiari. Certo è che in molti paesi russi si è creata l'opinione che le automobili siano i veicoli dei nemici della religione e dello Zar. La fuga d'un cavallo fu per noi la determinante d'uno scoppio di vecchia ostilità.

Gl'inseguitori non parevano disposti a lasciarci sfuggire. La strada ad un certo punto, li aiutò. C'incontrammo, passata la chiesa, in una discesa precipitosa, piena di solchi e di buche. Dovemmo rallentare, frenando, per non spezzare la macchina. I contadini erano capitanati da un giovanotto biondo, dalla camicia

rossa, che correva velocemente avanti agli altri urlando loro qualche cosa per incoraggiarli. La distanza si raccorciava rapidamente. Dei sassi cominciavano ad arrivare. Ancora pochi secondi e saremmo stati raggiunti. Allora mi decisi a fare un gesto che interruppe immediatamente l'inseguimento. Fu un gesto molto semplice della mano destra tesa, un gesto che feci levandomi in piedi e volgendomi alla turba; essa si fermò di colpo, ammutolì, rinculò,

Un imbarco difficile.

e ci lasciò andare. Debbo aggiungere che nella mano destra stringevo l'impugnatura della Mauser, armata ed abbassata in mira.

Poco dopo affondavamo nel fango, presso ad un piccolo fiume, il Zimylskaja. Ci liberammo con un'ora di lavoro, aiutati da tre *mujik* che passavano. Attraversammo il fiume sopra un vecchio ponte, lasciammo a sinistra la pittoresca cittadina di Woronowka, e via ancora per strade incerte e insidiose. Intanto il tempo s'era fatto minaccioso. Da ponente si avvicinava un nero temporale, che ci fu sopra mentre ci trovavamo in mezzo a grandi foreste di quercie e di faggi, guastandoci il piacere d'incontrarci in alberi amici. Eravamo sazi di abeti e betulle. Gli

abeti sono certamente fra gli alberi più belli; hanno una specie di severità architettonica con le loro oscure punte da cattedrale; ma alla lunga finiscono per diventare noiosi, noiosi come una selva d'ombrelli chiusi. Le quercie ci sembravano semplicemente deliziose; avevano una fisionomia disinvolta, variata, familiare, pareva che gesticolassero con i loro rami contorti e irregolari agitati dal vento; erano gli alberi di casa nostra.

Pioveva dirottamente, con il consueto accompagno di lampi e di tuoni. Era deciso che dovesse piovere tutti i giorni; avevamo ammesso questo fatto come una condizione necessaria e ineluttabile. Vedevamo arrivare i temporali senza neppure pronunziare una parola impaziente o esprimere il più leggero malumore. Non avevamo neanche la noia di prepararci alla pioggia infilandoci gl'impermeabili, perchè li portavamo sempre indosso; poteva esserci il più bel sereno e il sole più fulgido di questo mondo, noi non ci toglievamo più quel prezioso indumento. Non credevamo al tempo buono; sapevamo da prima che era uno scherzo ingenuo del cielo.

Naturalmente le strade, cattive col sole, divennero impraticabili. Andavamo come si poteva, scivolando, pattinando, spingendo la macchina a spalla per salite viscide di fango, ci fermavamo a prender acqua nei fossi per metterla nel radiatore che lo sforzo continuo del motore prosciugava; attraversavamo larghe pozze, che parevano stagni, dopo avervi passeggiato a piedi per sondarne la resistenza nel fondo. Percorrevamo forse otto o nove chilometri all'ora. La sera ci sorprese in mezzo ad una solitudine. Partendo da Kazan speravamo di raggiungere Tschebokssary, lontana 160 chilometri; alle otto di sera non avevamo percorso più di 80 chilometri. Ci eravamo decisi a fermarci al prossimo villaggio. Ma l'oscurità, che la pioggia anticipava, non ci permetteva di vedere nettamente il suolo, e, ad un tratto, l'automobile s'inclinò tutta sopra il fianco sinistro e si fermò. Eravamo affondati. Ettore non aveva scorto una profonda avvallatura melmosa, e due ruote vi erano andate dentro fino ai mozzi.

Guardammo intorno se si vedeva alcun villaggio. Niente. Eravamo in una valletta deserta. In fondo scorreva un torrente gonfiato dalla pioggia. Il Principe ed io, lasciando Ettore alla custodia della macchina, c'incamminammo verso la cima d'una collina per vedere se da lassù ci fosse dato di scorgere luoghi abitati. Non si vedeva niente. La campagna oscura e triste, una prateria ondulata, rotta qua e là da neri boschetti; null'altro. Ci rassegnammo a passare la notte sull'automobile, coperti alla meglio dalle pellicce e dagl' impermeabili. Il torrente muggiva. Tornavamo scoraggiati, quando nello scroscio dell'acqua udimmo un rumore di legno percosso, un rapido *ta-ta-ta*. Ci fermammo ad ascoltare:

— Si direbbe un mulino — osservammo.

— Ma non si vede una casa!

Guardammo meglio, lungo il torrente. Frugavamo con gli occhi le sue rive.

— Là, là, — esclamai — c'è un tetto.... in quel boschetto di salici.... a sinistra del ponticello.

C' incamminammo in quella direzione; un viottolo ci condusse. Era proprio un piccolo mulino solitario. Entrammo in un cortiletto. Sulla porta d' un' isba era una vecchia che vedendoci rientrò spaventata. Due uomini comparvero, in attitudine poco benevola, chiedendoci:

— Chi siete?

Borghese spiegò il nostro essere, parlò dell'automobile, promise loro equi compensi se ci avessero aiutato, e finì coll'indurli, rabboniti, a venire a vedere la macchina meravigliosa affondata nel fango.

— Bisogna andare al villaggio — dissero dopo avere ben osservato — e chiamare aiuto. Noi al mulino siamo in quattro soli. Quanto siete disposti a spendere per risollevare il carro?

— Cinque rubli! — rispose il Principe. Era la somma di partenza, come nelle aste pubbliche.

Cinque rubli! I mugnai si sentirono abbacinati da questa ricchezza. Cinque rubli! Si guardarono, scambiarono poche pa-

role. Era venuta loro una forza da giganti e un coraggio da leoni. Volevano guadagnarli tutti loro i cinque rubli; avrebbero sollevato dieci automobili....

— Non c'è bisogno di chiedere aiuto al villaggio — esclamarono — facciamo da noi. Abbiamo travi, tavole, tutto.

Andarono, e tornarono di corsa insieme ai loro due compagni che erano rimasti al mulino, e si misero al lavoro. Noi li aiutammo con tutte le nostre forze, e con l' esperienza. A furia di leve e di binde la macchina fu risollevata in mezz' ora. Fortunatamente l'incidente era avvenuto in una ripida discesa. Con la pala scavammo un po' il terreno avanti alle ruote, Ettore mise in azione il motore e prese il volante, e bastò una buona spinta perchè l'automobile partisse; arrivò al fondo della valletta, passò un piccolo ponte di legno, infilò un viottolo e andò a fermarsi nel cortile del mulino. Il mugnaio stesso ci aveva offerto ospitalità nella sua povera casa.

Sospese il lavoro della mola. Era festa quella sera al mulino. Le donne si affaccendavano; erano due donne, la madre e la moglie del mugnaio. Gli altri uomini erano i garzoni. Ci portarono delle uova, del latte, del pane. Accesero il fuoco nella stufa, accesero tutti i lumi della casa. Uno degli aiutanti arrivò dopo un' ora con un enorme boccione pieno di *vodka*, che era andato a comperare al villaggio: i cinque rubli cominciavano a convertirsi in ebrezza.

Riuniti intorno a noi, quei grossi uomini biondi, si misero a bere alla nostra salute. Ingoiavano bicchieri colmi del terribile liquore, dopo essersi fatti tre volte il segno della croce col bicchiere in mano e aver pronunziato una breve preghiera. Pareva una libazione sacra: quella sbornia cominciava con la solennità d'un rito. Le donne guardavano, in disparte, melanconicamente, silenziose. Dei bambini sporchi giuocavano in un angolo. Una lampada votiva ardeva avanti all' immagine del Redentore appesa ad una parete rozza dell'isba. All'interno quelle rozze case di travi, calafatate fra trave e trave con muschio secco, dal basso

soffitto e le piccole doppie finestre che non si possono aprire, fanno pensare a stive di antiche navi.

Non tardò la *vodka* a produrre i suoi effetti. Il mugnaio si accorse di amarci. Ci guardava teneramente. I suoi occhi azzurri si empivano di lagrime di commozione. Come ci amava! Sentiva il bisogno di dircelo, di ripetercelo: " Vi amo! Vi amo! ". E ci abbracciava uno ad uno baciandoci con reverenza affettuosa sulla fronte. I suoi uomini approvavano gravemente con cenni

Un *mujik* curioso.

del capo e con parole convinte. Era giusto amarci — dicevano — bisognava amarci. La loro simpatia profonda si estendeva sulla nostra patria. Perchè mai non avevano mai incontrato italiani nella loro vita? — si chiedevano sorpresi. — Un popolo da adorarsi. Tutte le benedizioni del cielo erano invocate sopra di noi. La giovane donna, dal volto serio e quasi addolorato, profittò dell'emozione affettuosa del marito per portar via la grossa bottiglia della *vodka* senza che se ne avvedesse, e per andarla a nascondere in un angolo, sotto a degli stracci.

Quando mostrammo desiderio di riposare, tutti uscirono e ci

lasciarono soli. Le donne e i bambini andarono a dormire in un andito, per terra. Gli uomini rimasero a lungo sulla soglia dell'isba, e li udimmo cantare per ore di quei melanconici canti slavi solenni come preghiere. Poi, sopìta forse l'ebrezza dal freddo della notte, tornarono al mulino, che si rimise al lavoro: *ta-ta-ta-ta....*

Noi ci eravamo sdraiati sul pavimento. Io non potevo dormire; dei grossi topi si rincorrevano intorno. Improvvisamente mi sentii investire da un soffio d'aria fresca. Mi accorsi che la porta si apriva adagio adagio. Qualcuno voleva entrare senza farsi udire.

Sollevato sul gomito, sforzai la vista nel buio. Dallo spiraglio della porta filtrava un barlume di luce che mi permise di vedere, o meglio d'indovinare la persona che s'introduceva così furtivamente nella nostra stanza: era la donna, la giovane. Distinguevo il biancore del suo lungo camiciotto bianco. Essa, aperta la porta, ristette sulla soglia ascoltando. Che voleva? Io guardavo con intensa curiosità.

Rassicurata dal silenzio entrò. Era scalza, e non faceva il minimo rumore; pareva un'ombra. Si diresse con sicurezza verso un angolo, si chinò a frugare. Mi ricordai: era il posto ove essa aveva nascosto la *vodka*. Infatti sentii, da un lievissimo rumore del vetro, che afferrava la bottiglia; la vidi risollevarsi. Dopo un istante udii un gorgogliare leggero del liquido, lungo, interrotto da sospiri....

La brava donna beveva.

Ci rimettemmo in marcia alle sei del mattino. Le strade erano prosciugate, e migliori. Per lunghi tratti trovammo un terreno simile a quello della steppa, sul quale potemmo lanciarci a grandi velocità. Attraversammo Tschebokssary, nell'ora del mercato, vecchia città di provincia che ha una sonnolenta aria di riposo, come di città pensionata. Passammo per un villaggio in giorno di fiera, strano per la gran folla tutta vestita di bianco e di nero, una folla che aveva un'apparenza monacale. A mezzogiorno eravamo a Wassilsursk, graziosa cittadina sulla riva destra del Sura

— confluente del Volga — posta alla foce del fiume, civettuola in mezzo al verde di piccoli boschi, tutta scomposta sul declivio d'una collina, quasi che le sue casette si siano immobilizzate mentre scendevano a gara in disordine verso il fiume. Traversammo il Sura sopra una chiatta a rimorchio d'un vaporino. La strada per Nishnii-Nowgorod riprende alla riva sinistra, un paio di verste a monte. E via, e via, per tutto il giorno, fiancheggiando di tanto in tanto il Volga, del quale scorgevamo le ampie e pigre spire svolgentisi nella vallata vasta, corse da battelli; via per campagne umide di pioggia, pittoresche nella loro pallida immensità.

Cominciammo a trovare, nel pomeriggio, delle ville signorili disperse per i boschi, e incontrammo comitive di villeggianti. La gran città, Nishnii-Nowgorod era vicina. Verso il tramonto ci apparvero lontano delle ciminiere d'opifici, immediata avanguardia delle moderne metropoli. In cima ad una salita stavano delle *iswoshchik.* Quando le raggiungemmo fummo accolti da un grido di saluto.

— Evviva!

Era in esse l'agente commerciale d'Italia in Russia — una specie di diplomatico dell'industria —, un segretario del console italiano a Mosca, un agente consolare, alcuni connazionali. Entravamo nell'orbita ufficiale dell'Europa. Ricevemmo la nostra posta, lettere, giornali, telegrammi. Era una ripresa di contatti. La gran solitudine finiva. Era finita.

Comparvero delle bottiglie di *champagne,* dei bicchieri, brindammo, stringemmo commossi dieci volte le stesse mani, domandammo notizie del nostro mondo. Poi fummo presi da una subitanea impazienza, dalla voglia imperiosa di finire, di correre, correre senza fermarci più, come quel personaggio della leggenda fiamminga il quale si fabbricò due gambe meccaniche che camminavano da sole, e corre, corre ancora, perchè si dimenticò di mettervi anche un meccanismo per fermarle.

— In macchina! In macchina! — esclamammo.

Non sentivamo più stanchezze e malinconie. Tutto era dimenticato: — In macchina! — E poco dopo il superbo panorama di Nishnii-Nowgorod si spiegava sotto a noi. Da Kazan avevamo percorso 447 chilometri. Era sera quando entravamo per le ampie vie dell'antica capitale russa. " Nowgorod la Bassa „, che fu il vero nido dell'immenso Impero. Le undici torri del Kremlino, in alto, sulla città, erano ancora illuminate dal tramonto; fiammeggiavano superbamente al di sopra delle cupole d'oro e dei bianchi campanili. Quelle undici dominatrici noi le guardavamo con un certo senso d'orgoglio pensando che sono un po' italiane; furono fatte da un architetto italiano, Pietro Frasiano, quando il Kremlino cessò di combattere e volle abbellirsi. Intorno a quella fortezza si erano formati gli eserciti che avevano conquistato Kazan ai tartari; più tardi vi si formò l'esercito che scacciò i polacchi da Mosca. Nowgorod la Bassa deve apparire sacra all'anima slava.

Eravamo appena arrivati, quando ci venne comunicato un invito. Alcuni eletti cittadini, fra i quali il Governatore, vollero festeggiarci con un banchetto all'aperto, in un gran giardino della " Città alta „. L'aria era mite, il cielo sereno: vedevamo il Volga, alla confluenza dell'Oka, ampio, pallido, scorrere nella vallata sotto a noi, costellato da miriadi di lumi di battelli ancorati, simile ad una via lattea distesasi sulla terra: una musica suonava fra gli alberi. Ci attardammo sedotti dalla dolcezza della notte calma. Durante il banchetto vennero a chiamarmi.

— Che c'è? — chiesi al cameriere inguantato che mi avvertiva.

— Voi avete spedito un telegramma?

— Sì, due ore fa.

— Bene. L'ufficio telegrafico avverte che non può trasmetterlo.... Se volete parlare al telefono....

Corsi ad un telefono che m'indicarono. Fui messo in comunicazione coll'ufficio telegrafico. Il mio dispaccio non poteva essere trasmesso perchè non era scritto in russo. Da Nischne-Udinsk non avevo più sentito dire questa graziosa enormità. Per

fortuna avevo sotto mano le persone più influenti della città che telefonarono, corsero all'ufficio, parlamentarono, e tornarono trionfanti. Il telegramma sarebbe partito.

— Ognuno fa il comodo suo! — esclamarono come commento. — L'ufficio trovava che il dispaccio era troppo lungo....

— Sono i tempi!

Era passata da un pezzo la mezzanotte quando fu bussato alla porta della mia camera, all'albergo.

Sopra un « porto ».

— Che c'è? — chiesi.

— Voi avete spedito un telegramma?

Balzai dal letto furibondo e corsi ad aprire.

— Sì — gridai al *maître d'hôtel* al quale mi trovai di fronte — sono quattro ore che l'ho spedito. Quattro ore!

— Tranquillizzatevi — mi rispose dolcemente — il vostro telegramma è partito, e sarà forse arrivato. L'ufficio telegrafico chiede soltanto un piccolo schiarimento...

— Quale?

— Domanda se le parole del vostro dispaccio debbono es-

ser lette dall'alto in basso, una sotto l'altra, oppure in linea orizzontale da sinistra a destra.

Rimasi allibito. Caddi sopra una sedia, esclamando con voce dolente:

— Io non ho telegrafato in cinese! E nemmeno in giapponese! Ve lo giuro. Ho scritto in una lingua europea. Soltanto il cinese e il giapponese si scrivono dall'alto in basso. E si leggono dall'alto in basso. E si telegrafano dall'alto in basso.

— Va bene, va bene. Telefono subito. Dunque, da sinistra a destra?

— Ma se l'hanno già trasmesso! Come l'hanno trasmesso? Come?

— Dall'alto in basso, signore.

Erano le dieci del mattino quando riprendemmo il viaggio. La nostra grigia e sporca automobile ce l'avevano, con gentile pensiero, ornata di mazzi di fiori. La gente per le vie ci salutava con lieta cordialità, usciva fuori dai negozi, si affollava verso di noi. Attraversammo l'Oka sul " Ponte della Fiera ", il magnifico ponte di legno che unisce Nishnii-Nowgorod alla *Jamarka*, la località della famosa fiera di S. Pietro e S. Paolo. Eravamo all'antivigilia della sua apertura. Essa si preparava a ricevere i 400.000 stranieri che vi accorrono ogni anno. Il grandioso fiume era solcato da innumerevoli vapori e battelli variopinti, era pieno di frastuono, di movimento, di luce, di canti.

Montagne di mercanzie si accatastavano sulla riva, dominate da uno sfarfallamento di bandiere. Enormi barche ormeggiate alle rive sostenevano edifici provvisori, caffè e trattorie galleggianti, multicolori, festonate, un teatro, luoghi ove la gente va a fumare perchè il fumare è proibito per le strade della Jamarka. Abbiamo attraversato, lungo la riva sinistra dell'Oka, il vasto territorio della fiera, con i suoi seimila magazzini, i suoi negozi, i suoi mercati, tutta un'altra città, morta per dieci mesi dell' anno, allagata a primavera, e della quale vedevamo il rumoroso risveglio. La

sua strana popolazione lasciava il lavoro per stringersi al nostro passaggio. C'è di tutto alla fiera di Nishnii, ma l'automobile non vi era apparsa ancora.

Fra la grave e pensosa moltitudine slava, vedevamo curiose genti intorno a noi. Molti i tartari dal kaftan alla turca o dal kulmak azzurro; e i kirghisi venuti dalle loro steppe (ne avevamo incontrati tanti per la via) conducendo per migliaia di chilometri mandrie di cavalli legati l'uno all'altro con corde di paglia e le corde legate alla telega; v'erano circassi coperti di armi vistose; persiani, dall'alto berretto peloso, che avevano risalito il Volga da Astrakan; e armeni dal volto severo; siberiani di Tobolsk venuti con carichi di pellicce preziose. Passò fra la folla la voce che noi giungevamo da Pechino: ci guardarono sorpresi, ci domandarono mille cose che non sempre comprendevamo. Passammo avanti al magnifico palazzo dove il governatore risiede nell'epoca della fiera, poi entrammo nella *Moskowskaja*, la strada di Mosca, ingombra di carri, fiancheggiata da opifici, bella, ampia, massicciata, piana, diritta.

Mettemmo la macchina in velocità. La città e la sua Jamarka si allontanavano a poco a poco. La strada si spopolava. Ci trovammo soli, e ci aspettavamo di entrare in uno dei soliti miseri sentieri campestri che fino a quel giorno erano stati la nostra pista. Questa volta però il sentiero non arrivava: la massicciata continuava eguale. E non ci abbandonò più. La *strada*, la vera strada era raggiunta.

Finalmente! Dopo 7500 chilometri di viaggio, dopo quarantasei lunghi giorni di fatiche, di pene, di sofferenze, di sconforti! La cercavamo, la sospiravamo fin da quando uscimmo dal deserto mongolo: credevamo di raggiungerla a Kiakhta, a Irkutsk: ad ogni tappa eravamo sorretti dalla speranza di trovarla. Descrivendo il viaggio ho parlato di strade per dare un nome agl' indefinibili luoghi sui quali passavamo. In realtà avevamo camminato quasi sempre sulla terra naturale, più o meno buona, sulla sabbia, sul fango, sui sassi, sugli sterpi. La strada cominciava

soltanto allora, preceduta dalla piccola, lontana avanguardia di Kazan. Cominciava a Nishnii-Nowgorod, città indimenticabile che segnava per noi l'inizio della fase risolutiva del viaggio. Ci pareva l'inizio della civiltà.

L'Europa non ha i suoi confini come vogliono i geografi, e come noi avevamo creduto, tra le foreste degli Urali; no: essa comincia a Nishnii-Nowgorod, con quella striscia bianca sulla quale correvamo, larga, invitante, nastro infinito che partendo da lì ravvolge tutte le nostre nazioni. Ci sembrò allora, allora soltanto, di aver trionfato di ogni difficoltà: non avremmo dovuto più scalare rocce, scendere precipizi, sobbalzare sopra tronchi d'albero; non saremmo più affondati in paludi insidiose: non avremmo più dovuto cercare la direzione tra le erbe degli acquitrini e gli alberi delle foreste. La strada ci conduceva; essa era la nostra amica, la nostra guida, ci sorreggeva, ci accompagnava alla mèta.

Mandammo un grido di gioia quando, dall'alto d'una collina, la vedemmo svolgersi fino all'orizzonte. E pure, rimaneva in noi un senso di dubbio, una vaga ansia: eravamo stati troppe volte ingannati, e temevamo ancora un poco che essa ci sparisse, ci abbandonasse. Non potevamo abituarci ad un cambiamento così completo e repentino. E così bello.

È stato forse per renderci il cambiamento un po' meno radicale, per mettervi una certa sfumatura, che anche la Moskowskaja volle essere almeno ostile in qualche cosa, sul principio: nei ponticelli. I suoi ponticelli erano vecchi e malsicuri. Sentivamo sotto le ruote l'aborrito scricchiolare del legno. Mentre correvamo veloci, ecco uno di quei ponticelli cedere sotto il peso dell'automobile; una tavola si spezza. Borghese grida ad Ettore che conduce:

— Forza: A tutta forza!

Il motore romba alto, e la macchina, che pareva stesse per arrestarsi, balza in avanti sulle tavole tutte inclinate. È in salvo. Dietro a noi udiamo un cadere di legname. Dopo una cinquantina di

verste passiamo i confini del governatorato di Nishnii-Nowgorod. Troviamo strade eccellenti, ponti nuovi, solidi.

L'automobile si slancia a tutta velocità; noi, curvi in avanti per vincere la resistenza dell'aria, superiamo lunghi tratti in volata, assaporando nuovamente, dopo tanto tempo, la voluttà della corsa ininterrotta. Attraversiamo pittoreschi boschi di faggi, di pini, di betulle, che noi opiniamo appartengano alla Corona per-

Nella foresta.

chè su di essi, da alte torri di legno che sembrano antiche macchine da guerra, vigilano guardiani. Passiamo per campagne coltivate, e fuggono confusamente ai nostri occhi villaggi, campi, quieti stagni coperti da ninfee fiorite, messi dorate, isbe solitarie.

Respiriamo a pieni polmoni il profumo di fieno, di resina, di fiori che esalano il loro alito nell'aria calda. La strada forma dei rettilinei superbi, lunghi fino a 60 verste. Se non ci avessero trattenuto i lavori di certi ponti in ricostruzione, avremmo potuto giungere a Wladimir, la prossima tappa, lontana da Nishnii-Nowgorod 250 chilometri, in cinque ore; ne impiegammo invece otto.

Siamo entrati all'ora del passeggio in quella deliziosa cittadina tutta bianca, ombrata da grandi alberi folti, nella quale si sente già, vagamente, la vicinanza della capitale sacra dell'Impero; si sente nella frequenza delle chiese, dei sepolcri, dei tabernacoli, questi ultimi sparsi anche per la campagna, dove alla sera fanno tremolare luci solitarie che il passante saluta col ginocchio a terra.

Prendemmo alloggio in un piccolo albergo. Per la prima volta la stanchezza non ci diede il sonno. Mosca era soltanto poche ore lontana.

Alle sette del mattino varcavamo la bianca porta turrita di Wladimir, e ci lanciavamo verso Mosca.

La strada, inondata di sole, era splendida, diritta come fosse stata tracciata a colpi di cannone attraverso le steppe, le boscaglie, i campi, i fiumi, gli stagni. Vi è in questa rigidezza qualche cosa di grandioso e di jeratico. Tale strada meravigliosa non può finire che davanti al supremo spettacolo del santuario dell'Impero.

Siamo spronati dal desiderio di giunger presto. Voliamo. La macchina pare che ci senta, che ci comprenda: regolare, silenziosa, obbedisce alla minima mossa dell'acceleratore, balza avanti e si contiene docile al gesto di Borghese che sta al volante; molleggia leggermente sulle pneumatiche con oscillazioni dolci che ci cullano. Alle otto attraversiamo una cittadina.

La gente esce dalle botteghe, accorre dalle vie laterali, ci saluta festosamente. Persino un grosso gendarme sorridente porta la mano alla visiera. Passandogli vicino gli chiediamo:

— Come si chiama questa città?

— Pokrow!

Rimaniamo sorpresi. Pokrow è a circa 80 verste da Wladimir. Continuando di questo passo arriveremmo a Mosca prima delle dieci. E non possiamo: dobbiamo giungervi alle due pomeridiane. Perchè? Per un dovere di cortesia. Alla vigilia ci ave-

vano telegrafato da Mosca chiedendoci l'ora del nostro arrivo, e il Principe, abituato alle sorprese del passato, aveva fatto un calcolo molto largo, lasciandovi il posto a tutte le eventualità, e aveva risposto: Alle ore due. Eccoci dunque costretti ad una " panna „ volontaria. Decidiamo di alleviarla con una colazione.

Mezz'ora dopo ci fermiamo a Bogorodsk, all'albergo principale. Ci sediamo alla mensa con la solennità che conviene alla nostra prima colazione civile, e ci offriamo la seconda bottiglia di *champagne* del viaggio: la prima fu a Tankoy. Da Pechino in qua, durante le marce, non avevamo mai fatto colazione avanti ad una tovaglia; avevamo mangiato sull'automobile, e spesso ce ne eravamo anche dimenticati.

Ci sentiamo lieti, d'una letizia quasi infantile. Il tempo s'è guastato, comincia a piovere, ma noi ridiamo del tempo e deridiamo la pioggia: non ci fermeranno più. Sono ostilità tardive e inutili. Il nostro vecchio ed ostinato nemico, il tempo, è vinto.

In un momento la notizia del nostro arrivo si sparge per la città. Il pubblico si affolla nel cortile intorno all'automobile, si ferma per la strada a guardare le nostre finestre. Riceviamo la visita di ufficiali, di funzionarî, di ricchi proprietari. Siamo invitati da ogni parte. Borghese deve schermirsi per non correre il rischio di arrivare a Mosca alle due.... del giorno dopo. Non possiamo fare a meno di accettare una coppa di *champagne* presso una signora che possiede alcuni fra i più importanti cotonifici della regione; essa è venuta all'albergo, in una ricca vettura, a pregarci con tanta squisita cortesia, che abbiamo ceduto. Gli operai si accalcano fuori degli opifici per salutarci mentre passiamo per recarci alla villetta di legno della proprietaria.

A mezzogiorno riprendiamo i nostri posti sulla macchina, e affrettiamo l'andatura per guadagnare tempo. Temiamo d'aver prolungato troppo la panna di Bogorodsk. Siamo a trenta verste da Mosca, quando c'imbattiamo in due superbi soldati che scambiamo per cosacchi del Kuban, pittoreschi nella tradizionale uniforme alla circassa con le ricche cartuccere ai lati del petto, il

gran pugnale alla cintura, l'alto colbacco di pelo. Essi sono fermi, uno di fronte all'altro ai lati della strada. Appena siamo passati, voltano i cavalli e ci seguono a gran galoppo. Di cento in cento metri altri cosacchi guardano la strada, e si uniscono alla cavalcata che noi distanziamo rapidamente. Non tardiamo ad accorgerci che questo servizio di vigilanza è per noi, per farci trovare la via sgombra dai carri che le sentinelle fanno scostare dal centro della strada. I soldati appartengono ad un nuovo corpo di gendarmeria istituito a Mosca dopo i moti rivoluzionari.

Caso strano, i carrettieri non sono furibondi, non c' ingiuriano; anzi ci salutano con effusione. Ma le sorprese non sono ancora finite. All'una e un quarto, giungendo al confine della circoscrizione di Mosca, in una località chiamata Kordenky, scorgiamo una folla intorno a carri luccicanti, nei quali, avvicinandoci, riconosciamo tante automobili in fila. Altre ne arrivano velocemente facendo squillare le loro trombe. Sono le prime grandi automobili che rivediamo. Sono venute ad incontrarci. Da esse e intorno ad esse si leva un grido di saluto: Urrah! — Siamo circondati, stringiamo cento mani tese.

È un momento ineffabile.

Sul viso diplomatico di Borghese vedo passare una vaga ombra di commozione. Mancano ancora quattromila chilometri per giungere a Parigi, ma ci pare d'essere arrivati. Ci ricongiungiamo al nostro mondo, alla nostra vita. Chiudiamo veramente adesso la grande parentesi di desolazione e di solitudine che questa dura prova rappresenterà nella nostra esistenza.

Col cuore un po' gonfio, con gli occhi arrossati non soltanto dal vento e dalla pioggia, scendiamo dall'automobile in mezzo alla fraterna adunanza. Il presidente dell'Automobile Club di Mosca, alla cui iniziativa dobbiamo questo affettuoso saluto, ci comunica che siamo nominati membri onorari del Club, e ci consegna il prezioso distintivo di smalto e d'oro, che subito fissiamo sui nostri infangati berretti. Seguono delle presentazioni. Scambiamo i saluti col Console generale di Francia, col Console belga,

col Console d'Italia, con l'Agente commerciale d'Italia, che avevamo già incontrato a Nishnii-Nowgorod, con i membri dell'Automobile-Club, della Società ciclistica, della Colonia italiana. Io mi trovo fra numerosi colleghi: il corrispondente del *Matin*, il quale comunica al Principe le congratulazioni del suo giornale — a cui si deve la geniale idea della Pechino-Parigi —; ritrovo il confratello del *Daily Mail* che ci segue in ferrovia da tappa in

Panorama di Wassilsursk sulla Sura, confluente del Volga.

tappa; e molti giornalisti esteri. Vi sono delle signore. Una di esse, con pensiero squisito, depone sulla nostra macchina un ciuffo di rose, quasi per fare un po' di festa anche a lei, che ha tanto merito se siamo arrivati. Un rinfresco ci viene offerto dal presidente dell'Automobile Club in un'isba vicina — una rozza casetta di legno i cui abitatori guardano con stordimento una così straordinaria ed elegante invasione.

— A Mosca! A Mosca! — si grida.

Verso le due riprendiamo il cammino, seguiti da tutte le automobili.

Lo spettacolo fantastico di questo veloce corteo mi richiama alla mente un altro corteggio: quello che seguiva la nostra automobile, recante il governatore cinese della Mongolia, per le strade di Urga. Ripenso a quella furibonda cavalcata di fieri mongoli, dalle vesti variopinte ed i cappelli a cono, la quale ci diede l'idea che l'automobile fosse inseguita ferocemente da tutta la barbarie asiatica. Ma qui, adesso, sembriamo noi i barbari, sporchi come siamo di polvere, di fango, sopra un carro rozzo, opaco, del colore della terra, bruttato di mota, carico di cordami vecchi, di catene, di pale rugginose; mentre dietro a noi brillano metalli forbiti, lucide vernici di automobili aristocratiche, sulle quali fremono al vento eleganti *toilettes* estive, con la loro freschezza di piume, di fiori, di veli, di nastri.

Improvvisamente si apre all'orizzonte la visione di Mosca.

È uno scintillio di cupole d'oro sopra una bianca, diafana distesa di edifici. È un'apparizione imponente. Un sogno.

Arriviamo ai sobborghi pieni di opifici, irti di ciminiere alte, fumanti; sobborghi nuovi, rumorosi di lavoro, che cingono la solenne quiete antica dei santuari.

Che cosa avviene? Una gran folla invade la strada. Sono tutti operai che accorrono dalle fabbriche, a centinaia, a migliaia, donne e uomini. Le finestre sono gremite. Dalla ferrovia suburbana, che attraversiamo, vengono pure squadre di lavoratori, correndo. Che cosa avviene?

Ma quando siamo vicini comprendiamo. Un urlo formidabile ci accoglie. È il saluto del popolo, gridato dalla voce terribile della moltitudine. Il saluto si rinnova e si propaga, ci segue, ci fiancheggia. Noi non abbiamo la coscienza di meritarlo, ma nel nostro animo penetra impetuosa l'onda di questa simpatia. Udiamo gridare in italiano: " Viva l'Italia! „. Scrosciano battimani. Dalle imperiali dei trams, i passeggieri in piedi alzano i berretti. I cocchieri, i tramvieri, i gendarmi stessi ci salutano.

Borghese non può esimersi dal rispondere col gesto della mano, mentre mormora tutto meravigliato:

— Ma che abbiamo fatto, dopo tutto?

Attraversiamo così il sobborgo *Novaya Andronovka,* ed entriamo per la barriera Rogojskaja. Uno speciale servizio di polizia mantiene la strada sgombra dalle vetture. Velocemente c'immergiamo nel cuore della città, dove troviamo la calma. I saluti si fanno silenziosi. Per grandiosi *boulevards* arriviamo finalmente presso le superbe mura vetuste del Kremlino, dove la gente non ci conosce più, e si ferma a guardare con aria interrogativa il nostro corteo, certamente meravigliandosi che tante belle automobili siano precedute da una così brutta e sporca, montata da gente ancora più sporca.

Scendiamo all'albergo, e cadiamo subito in una dolce prigionia. Il Comitato della corsa s'impossessa di noi. Esso vuole festeggiarci, e occorrono almeno due giorni di tempo per farlo coscienziosamente. La nostra stanchezza non ci rende ribelli all'*ukase* del Comitato.

— Ebbene — ci diciamo consultandoci sul programma futuro — fermiamoci. Cercheremo di non cedere alle seduzioni di futuri riposi. Fileremo da Mosca su Parigi!

E Pietroburgo? Anche Pietroburgo ci aspettava. L'itinerario della corsa, è vero, escludeva la capitale russa, troppo lontana. Con la scelta della strada di Perm e con l'andata a Pietroburgo allungavamo il percorso di settecento chilometri almeno. Ma il Comitato di Pietroburgo, che aveva sorvegliato la distribuzione dei depositi di benzina, che aveva fatto fare rilievi stradali, che aveva organizzato sottocomitati in tutte le grandi città per riceverci e confortarci, si era reso il più utile di tutti i Comitati, e non potevamo trascurare il suo invito. Saremmo dunque andati a Pietroburgo, ma per non rimanervi che poche ore. Perchè poi c'era Berlino, da dove avevamo ricevuto telegrammi d'invito fino da quando eravamo a Tomsk....

Mosca ci offrì ad un tempo tutti quei pranzi, quelle cene e quelle colazioni che ci mancarono durante il viaggio. Le nostre

tempre, che resisterono alle fatiche e alle privazioni, cominciarono a piegarsi sotto quella reazione terribile, alla quale non potevamo opporci tanta era la cordialità che l'accompagnava. Fummo ospiti della Colonia italiana, che volle presentarci preziosi ricordi che non erano certo necessari perchè la memoria di quei momenti rimanesse indelebile in noi; fummo ospiti dell'Automobile Club, del Console italiano, di amici vecchi e nuovi; scambiammo brindisi, udimmo orchestre, concerti, canti; passammo per tutti i più sontuosi e rinomati *restaurants* moscoviti, dal *Métropole* all'*Ermitage*, dal *Mauritania* — perduto fra le ombre folte del Petrowsky-Park — famoso per i suoi cori cosmopoliti, all'elegante *Yard*, dove i concerti cominciano a mezzanotte per finire al sorgere del sole.

Le automobili di Mosca furono messe a nostra disposizione per percorrere la città e i dintorni pittoreschi. Così fummo condotti a vedere il tramonto dallo storico *Vorobievy Gory*, il " Monte delle Passere „, sul quale il grande Napoleone si fermò ad ammirare il meraviglioso panorama di Mosca nella sera del 14 Settembre 1812. Il sole agonizzante tingeva di sangue l'immensa, superba città: le cupole dorate mandavano bagliori di fiamme: tutto si confondeva in un fulgore che sembrava irreale: uno spettacolo sublime.

Fummo condotti ad assistere alle celebri corse al trotto nel magnifico ippodromo che è il più bello del mondo. Dalle tribune monumentali seguimmo le fasi della perenne lotta fra cavalli russi e americani, lotta che continua tutti i giorni, anche in inverno quando la pista è coperta di neve e i cavalli trascinano veloci slitte.

Insomma ci hanno fatto vivere in poche ore la molteplice e singolare vita di quest' unica città, vera capitale russa senza ministeri, moderna ed antica, lavoratrice e sacra, che si diverte anche sotto al presente " piccolo stato d'assedio „, per il quale si vedono le guardie sorvegliare il movimento dei ricchi equipaggi al passeggio armate di fucili con la baionetta in canna

mentre pattuglie di cosacchi passano con le carabine alla coscia trottando fra le carrozze. Non è raro il caso, per le grandi vie, che all' improvviso un ordine venga gridato dalle guardie, che tutte le vetture si tirino in disparte, e che si veda passare velocemente, al mezzo galoppo, una fila di tre o quattro carrozze precedute, fiancheggiate e seguite da plotoni di cosacchi con la rivoltella in pugno e spianata: si tratta di un trasporto di denaro

Wassilsursk sul fiume Sura.

appartenente allo Stato. Il pericolo ha innalzato il Rublo agli onori sovrani.

Intanto l'automobile aveva rinnovato la sua *toilette* da viaggio; era stata ben lavata e ripulita. Non aveva avuto bisogno d'altro. All' esame delle sue macchine avevano assistito automobilisti, *sportsmen*, giornalisti, *chauffeurs;* era stato eseguito nel *garage* dell'Hôtel Métropole. Con nostra sorpresa si trovarono intatti anche vari pezzi che per solito si debbono cambiare di frequente perchè soggetti a rapido logoramento: per esempio i " martelletti dell'accensione ", piccoli dischi eccentrici che fanno

dai 1200 ai 1400 giri al minuto, e le " valvole d'aspirazione „ che ogni minuto dànno dai 2400 ai 2800 colpi. Assolutamente come nuovi si ritrovarono gl' ingranaggi del " cambio di velocità „, i " cuscinetti „, e l' " albero di trasmissione „ — noto anche sotto il nome di cardàno, il quale da molti tecnici è ritenuto meno resistente della trasmissione " a catena „. Fu soltanto cambiata la ruota fabbricata dai *mujik* fra Perm e Kazan, perchè si riscontrò che era male " centrata „, e che perciò sforzava le pneumatiche.

Tale abbandono ci dispiacque; a quella rozza ruota dovevamo molta riconoscenza.

CAPITOLO XXI.

LASCIANDO LA RUSSIA

Sulla via di Pietroburgo — Nowgorod — Nei parchi imperiali — Pietroburgo — Verso la frontiera — Ospitalità imprevista — Il primo saluto tedesco — Königsberg — Berlino si avvicina.

Al mattino del 31 Luglio, alle quattro precise, la nostra automobile usciva dal *garage* dell'*Hôtel Métropole* resa più snella da una notevole diminuzione di bagaglio. Essa lasciava a Mosca quell'arredamento da esploratrice che la rendeva tanto singolare. Lasciava i cordami, le catene, le carrucole, le pale, i picconi.

Andando avanti aveva gettato poco a poco tutta la roba inutile o greve. Aveva lasciato due parafanghi a Kalgan, e due sulle praterie mongole, aveva disseminato provviste di *corned beef* e ferraglia, aveva lasciato cadere zavorra, come un pallone, per alleviare lo sforzo delle molle. A Mosca, oltre ai nostri pochi effetti personali, non portava più che qualche gomma di ricambio. Aveva preso un'aria di risolutezza; pareva che si fosse spogliata, come un atleta, per correr meglio.

Seguiti da altre automobili che facevano scorta, attraversammo velocemente la città non ancora silenziosa. L'alba è un'ora di movimento a Mosca: la folla ritorna dai *restaurants* e dai concerti. Ricevemmo così partendo gli addii della popolazione che si diverte, dopo aver ricevuto arrivando i saluti della popolazione

che lavora. Dalle carrozze, gente in cravatta bianca ci salutava calorosamente; dai balconi dei *clubs* scendevano ovazioni. Passammo l'elegante barriera Twerskaja, presso alla stazione di Smolensk, ed entrammo nella *St. Peterburgkoje Chaussée*, la via di Pietroburgo, sulla quale le verste non sono più segnate da pali numerati, ma da obelischi monumentali. Alla nostra destra si stendeva il parco Petrowskj, sui cui immensi viali trottavano ancora delle carrozze, reduci dai caffè eccentrici. Passavano delle vistose *toilettes* un po' arruffate, dei cappelli a cilindro di traverso su teste alquanto oscillanti: ancora dei saluti, rauchi ma cordiali. Eravamo subito riconosciuti per la forma singolare della nostra macchina, che le illustrazioni dei giornali avevano reso popolare, e per la bandiera italiana sventolante a poppa.

Sulla campagna silenziosa, austera, v'era della bruma; poi, col levarsi del sole, un sole pallido, velato, la nebbia si faceva sempre più densa. Finimmo presto col non vedere più nulla al di là dei bordi della strada; viaggiavamo in un'immensità grigia, che non ci lasciava distinguere nemmeno le altre automobili vicine, delle quali udivamo squillare i segnali.

Alle sei il sole attraversa qua e là le cortine di ombre. L'orizzonte appare, piano e sconfinato. Si scorgono candidi campanili di chiese sopra al verde di boschi dai contorni ancora incerti: poi, poco per volta, tutto si precisa. Ritroviamo l'immutato paesaggio che da settimane ci accompagna. Giungiamo nella cittadina di Klin, in gran parte costruita di legno; scambiamo rapidi saluti con le automobili, che ci hanno raggiunto, e riprendiamo soli la corsa, ascoltando assorti il ritmo eguale e lieve del motore, godendo con voluttà la frescura del mattino.

Alle otto ecco un'altra città nel suo caratteristico profilo orientale di cupole dorate, cupole azzurre, cupole variegate; è Twer, la città dalle quaranta chiese, il punto di partenza della navigazione sul Volga. La folla si ferma a guardarci, riceviamo, passando, saluti augurali. Attraversiamo per la seconda volta il Volga sopra un nuovissimo e splendido ponte sospeso: ma è un Volga

Un incontro comune sulle vie della Siberia.

tanto più piccolo e modesto che non vi riconosciamo l'immenso fiume di Nishnii-Nowgorod e di Kazan, vasto, laggiù, come un braccio di mare.

Città, villaggi, ricchi monasteri isolati fra boschi di pini, pianure steppose, campi, passano rapidamente: abbiamo una lunga strada da fare, e battiamo buon passo. Vogliamo pernottare a Nowgorod, lontana 485 chilometri da Mosca. Alcuni contadini che mietono il fieno in un campo solitario, vedendoci giungere da lontano, vengono di corsa sulla strada, con le falci in aria.

Uno di essi, un giovane biondo, ci grida:

— Venite da Pechino?

— Si.

Allora tutti agitano i berretti e gridano:

— Urrah!

Noi sorridiamo.

Quella prerogativa di trovare in ogni cosa il lato divertente, quel piacevole scetticismo, un po' irriverente qualche volta, che è in fondo al carattere latino, comincia ad avere il sopravvento sull'emozione.

Arriviamo alle dieci a Torshok, dove è stabilito un deposito di benzina. La preparazione logistica del viaggio finiva a Mosca, perchè, organizzandola, il Principe era incerto sull'itinerario da seguire, ed era invece certo di trovare facilmente benzina da Mosca a Parigi. La ditta Nobel, interpellata telegraficamente, si era assunta l'incarico di farci trovare nuovi depositi da Mosca alla frontiera russa.

All'ingresso della città, sulla strada, stanno degli uomini ad aspettarci con i barili della benzina e dell'olio pronti in terra. In pochi minuti riempiamo i nostri serbatoi, e via di nuovo.

Non abbiamo mai fatto tanto cammino così velocemente: da Mosca andiamo a 50 chilometri all'ora. Siamo conquistati da un desiderio sempre più vivo di affrettarci. Le verste sfilano rapidamente. Consultiamo le carte, facciamo dei calcoli, non dedichiamo più che una mediocre attenzione al paesaggio, che pure varia,

ora, e diviene pittoresco. Le case campestri prendono un aspetto più caratteristico, si arricchiscono d'intagli, di sculture in legno, di ornamenti multicolori intorno alle finestre, si abbelliscono dei motivi tradizionali dell'antica arte slava, in qualche caso di un'opulenza medioevale. Ma noi non abbiamo sguardi che per la strada, quasi per correrla avanti alla macchina lanciandovi il nostro desiderio.

Ma, ahimè, passato il confine del governatorato di Twer, la strada peggiora. Rallentiamo, finchè siamo ridotti ad una velocità di 25 chilometri all'ora da un subitaneo violento temporale. È il consueto temporale quotidiano. E pensare che durante il nostro soggiorno a Mosca non era caduta neppure una goccia d'acqua!

Addio strade, paesaggi, case medioevali! Tutto è acqua intorno a noi, come al mattino tutto era nebbia; un'acqua che non ci abbandona più fino a Nowgorod, sulle rive del Volkhof, presso al quieto e vasto lago d'Ilmen. Nessuna città ci aveva fatta l'impressione di tristezza che ci produce Nowgorod. Si direbbe che essa porti il lutto della sua potenza e delle sue glorie. Vive ancora un proverbio in Russia, che dice: " Chi può lottare con Dio e con Nowgorod? „ — Si vede proprio che a questo mondo resistono più poche parole che un impero.

Noi abbiamo un rammarico: quello d'aver percorso una gran distanza che non ci avvicina alla mèta. Corriamo verso il nord. Questa punta a Pietroburgo rappresenta una vera interruzione del viaggio. Deviamo dalla strada diretta.

Ritroviamo a Nowgorod la notte bianca boreale, ma ridotta al pallore d'un plenilunio. Questo chiarore non abbandona mai le nostre finestre, all'albergo, fino al giorno dopo. Udiamo scrosciare la pioggia sulla città addormentata.

Piove ancora quando lasciamo Nowgorod, alle sei del mattino: una pioggia fine, ostinata, che scende implacabile dal cielo invernale, e rende le strade scivolose.

Attraversiamo il Kremlino, intorno al quale la spopolata e silenziosa cittadina si stringe, quasi spaurita cercando ancora la protezione delle forti muraglie merlate, e usciamo da Nowgorod per la *Bolschaja Peterburskaja*, la " Grande via di Pietroburgo „. Corriamo subito per l'aperta campagna.

Passiamo lunghe ore di noia, silenziosamente, sotto il flagello della pioggia, confortati dal pensiero di Pietroburgo vicina. Cominciamo presto a trovare villette, giardini, parchi, tutti i segni dell'appressarsi di una grande metropoli. Poi un fumo denso, basso, nero all'orizzonte: sono officine. Una pietra miliare ci avverte che siamo a 20 verste da Zarkoje-Selo. Sono le otto. Abbiamo percorso 120 verste in quattro ore.

Improvvisamente arriviamo vicino ad un'automobile ferma. Ci aspetta. È incaricata di pilotarci. Un rapido scambio di saluti, strette di mano, ed eccoci dietro al pilota per gli ampi viali che conducono alla famosa residenza imperiale. La pioggia è cessata.

Attraversiamo la pianura delle riviste militari, che tante volte ha risuonato per il passaggio delle *sotnie* cosacche sfilanti al galoppo davanti all'Imperatore urlandogli in cori formidabili il saluto della fedeltà. La troviamo deserta, scialba, triste. C'ingolfiamo nel verde dei parchi, bordeggiamo laghetti, passiamo fra giardini fioriti dei quali la pioggia ravviva i colori. Intravvediamo in mezzo agli alberi la sontuosa villa imperiale circondata dalle sentinelle.

La sabbia rende la nostra corsa silenziosa: le automobili scivolano, volano, inseguendosi. Incontriamo un gruppo di cosacchi della guardia, a cavallo; gli ufficiali riconoscono la nostra vettura e ci salutano.

Usciti dai parchi corriamo verso Pietroburgo, quando ad una svolta siamo fermati da un *urrah!* entusiastico: una fila di automobili ci aspetta. Scendiamo, e veniamo subito circondati da una folla festosa. Salutiamo l'*attaché* militare italiano, che reca al Principe le congratulazioni dell'ambasciatore. Troviamo il Console d'Italia, grande numero di soci dell'Automobile Club di Russia, fra i quali il segretario che ci comunica i saluti a nome di tutti

gli automobilisti, il Presidente del Comitato di Pietroburgo della Pechino-Parigi, molte signore che gettano fiori sulla nostra vettura.

Altre automobili arrivano continuamente portandoci nuovi saluti festosi: siamo in anticipo. Tutti gli automobilisti avevano convenuto di adunarsi in quel luogo e venirci poi incontro. Noi siamo arrivati al *meeting* preliminare. Eravamo aspettati per l'una, e invece non è ancora mezzogiorno. Come a Mosca, Borghese, interrogato telegraficamente sull'ora dell'arrivo, aveva fatto i calcoli troppo.... siberiani. Siamo arrivati così presto, che per rimettere il programma in ordine ci pregano di tornare un poco indietro.

Così, invece di proseguire per Pietroburgo, rientriamo fra le oscure *allées* dei parchi imperiali, seguiti da tutte le automobili. Il compito di pilotarci è stato assunto ora da una vettura della presidenza dell'Automobile Club, e questa vettura porta una bandiera segnale. Cosa strana, la bandiera è bianca con un disco rosso nel mezzo: la bandiera nazionale giapponese. Il rumoroso corteggio avanza fino alla stazione ferroviaria di Zarkoje-Selo, ove si decide che il miglior modo per perdere il tempo è quello di mangiare.

Il *buffet* è invaso; scorre lo *champagne,* e scorrono i brindisi. Il segretario dell'Automobile Club di Russia presenta a Borghese una preziosa medaglia commemorativa che porta le insegne del Club e lo stemma di Pietroburgo, in oro, argento e smalto. Intanto un altro regalo prezioso viene dedicato alla nostra macchina, sotto forma di una elegante placca di argento con le cifre del Club in oro, ed incisavi l'iscrizione: " Pechino-Parigi. Pietroburgo, 19 Luglio 1907 „.

Alle due l'ora è normale e ragionevole per riprendere il viaggio verso Pietroburgo, e partiamo.

Un gigantesco omnibus-automobile che recava i rappresentanti della Colonia italiana era rimasto in panna, e ci aspettava sulla strada, la quale ne era barrata a metà. Mentre passiamo scaturiscono da esso calorosi *evviva* la cui eco ci accompagna fino

al vicino oscuro sobborgo Putilof, rombante per il lavoro delle immense e fumose officine metallurgiche tristemente famose. Quando esse tacciono è a Pietroburgo giorno di sommossa.

Entriamo nella capitale per la Porta di Narva, che fu il teatro

Traversando il Sura. — Un nostro compagno di battello.

dei noti massacri; discendiamo per la *Peterhofsky-Chaussée.* I trams si fermano, la folla dai marciapiedi ci fa segni di saluto. Dall'automobile pilota suonano a perdifiato delle arie da cornamusa sopra una trombetta a quattro note. Giungiamo al centro, alla Grande Morskaja, la via delle eleganze, e alla Piazza Maria, ove si leva il monumento di Nicola I guardato da veterani dalla

barba bianca vestiti dell'antica uniforme dei granatieri della guardia. La cattedrale d'Isaac ci sovrasta con la sua imponente mole granitica quando la rasentiamo dirigendoci verso la Piazza di Pietro, ove la folla ci stringe e arresta la nostra macchina per alcuni istanti. Siamo nel cuore di Pietroburgo e dell'Impero, fra i palazzi del Santo Sinodo, del Senato, del Ministero della Guerra, dell'Ammiragliato: le sedi della potenza russa. È uno dei luoghi più grandiosi del mondo, e non ne avevo mai sentito la maestosa severità come ora, arrivandovi improvvisamente dalle lande sconfinate, spopolate, grigie.

Proseguiamo lungo la Neva; vediamo al di là dell'ampio fiume erigersi l'alto, audace, acuto campanile dorato della Cattedrale di Pietro e Paolo, al di sopra degli spalti della cittadella — la terribile prigione politica —; passiamo vicino al Palazzo d'Inverno, tinto di rossastro; poi sbocchiamo nella *Newsky Prospekt,* la grande arteria, e in mezzo al tumultuoso affollamento di carrozze e di trams arriviamo al *garage* dell'Automobile Club. Appena Borghese mette il piede a terra, un membro del Club, pronunziando la formula tradizionale di benvenuto, gli presenta il pane e il sale, secondo l'antico uso russo, in segno di ospitalità. Una gran folla di popolo adunatasi, acclama.

Così la cerimonia è finita, e possiamo sottrarci alla popolarità divenendo privati abitatori dell'Hôtel d'Europe. Ma per poche ore soltanto: ci aspetta un grande banchetto.

Abbiamo lasciato la capitale russa alle quattro e mezza del mattino 2 Agosto, salutati alla partenza come all'arrivo; un poco storditi dalla sveglia mattinale, dopo tre ore sole di sonno.

Tre ore sole perchè, l' ho detto, alla sera il Comitato russo della corsa, l'Automobile Club, e la Colonia italiana, ci avevano trattenuto ad un banchetto, al quale avevano partecipato alcuni rappresentanti del Governo russo, l'Ambasciata italiana, il reggente l'Ambasciata di Francia, e molte personalità sportive. La fine della sontuosa festa, alla quale eravamo intervenuti nei nostri sporchi

costumi di fatica, si confondeva nella nostra mente con la partenza. Risalendo in automobile, molti dei convitati ci circondavano, ripetendoci le medesime cordiali parole di saluto e di augurio pronunziate poche ore prima fra le luci dei doppieri col bicchiere levato.

Attraversammo velocemente Pietroburgo deserta, velata dalla sua bruma perenne, e riprendemmo le vie donde eravamo venuti, e che avevamo visto piene di folla, di movimento, di rumore. Ci parevano, così vuote, più grandi. Uscimmo per la porta di Narva, passammo ancora per il sobborgo Putilof, dirigendoci poi verso Gattschina, al sud, per l'ampia strada fiancheggiata come tutte le strade nelle immediate vicinanze di Pietroburgo, da boschetti e da *châlets* che dànno ai dintorni della capitale l'aspetto d'un grande parco.

Mezz'ora dopo, volgendoci indietro, non vedevamo più della grande città che le cime dei campanili aguzzi librantisi sulla nebbia rosata, accese dal sole nascente.

Alle sei attraversiamo Gattschina, una cittadina dall'aria nuova, pulita, assestata, silenziosa; pare fatta " per ordine „ e su misura, tanto ci appare simmetrica. Intravvediamo il famoso castello, residenza preferita dell'Imperatrice-madre; intorno si aggruppano edifici dall'aspetto di caserma, come per fargli la guardia.

Andiamo di buon passo profittando del tempo sereno e della strada buona. Ma ecco verso le dieci levarsi un vento di ponente, il vento che ci perseguita dal giorno in cui varcammo a Kiakhta il confine russo. Sorgono dall'orizzonte folte e nere nubi: infiliamo gl'impermeabili in previsione della pioggia, che non si lascia attender troppo e cade torrenziale accompagnandoci, con maggiore o minore costanza, per tutto il giorno. Dobbiamo rallentare per il fango, ed anche perchè l'acqua, nei periodi della sua maggiore violenza, battendoci sul viso ci provoca un vero dolore, come se cadesse grandine sulla nostra pelle: effetto delle velocità combinate del vento e dell'automobile.

Siamo improvvisamente fermati da un [incidente: la molla posteriore destra si spezza. La colpa è stata un po' dell'acciaio

di Kazan, che s'è stemprato presto nello sforzo, e un po' nostra, poichè abbiamo accumulato il peso di tutte le pneumatiche di ricambio a tergo dell'automobile, aumentando così la fatica delle molle. A Mosca ci eravamo forniti di una molla di ricambio, ma, al momento di sostituirla a quella rotta, ci accorgiamo che è d'un paio di centimetri troppo corta. Io non so quale miracolo Ettore abbia compiuto: il fatto è che egli, sforzando la cerniera dell'attaccatura delle molle alla parte posteriore dello *châssis*, è riuscito ad applicare la molla nuova. È un po' troppo tesa, non lavora in posizione normale, si abbassa più dell'altra, ma infine ci permette di continuare il viaggio. Per diminuire la sua fatica, spostiamo le gomme di ricambio e il bagaglio, che accumuliamo sopra un sedile posteriore (il mio sedile), ed eccoci ancora tutti e tre, come in Mongolia e in Transbaikalia, riuniti sul davanti della vettura: il posto del montatoio ritorna in onore.

Attraversiamo Luga, dispersa per graziose pinete, città che pare fatta di villini quasi nascosti fra gli alberi, pittoresca, seducente: si direbbe una città di gente che cerchi dei tranquilli e discreti rifugi. Una città da innamorati. Nel pomeriggio giungiamo a Pskow, cinta di boschi folti.

Della gente sulla strada ci aspetta. Vi troviamo un gentile governatore che c'invita, dei signori che ci offrono una breve villeggiatura in un castello vicino, e una quantità di brave persone che fanno di tutto per trattenerci almeno a pranzo, almeno a bere un bicchiere. È impossibile; si fa tardi. L'ospitalità russa è tale che se accettassimo tutti gl' inviti non giungeremmo a Parigi che fra molti anni.

Proseguiamo, riprendendo velocità nei rari intervalli di spiovuta: intendiamo passare la notte a Dwinsk, a 500 verste da Pietroburgo. Ci accorgiamo che è giorno di festa nella regione. I contadini azzimati ritornano dai paesi, cantando, alle loro casupole disperse. Incontriamo interminabili file di carri gremiti di donne abbigliate vistosamente; quei veicoli somigliano già più

alle carette tedesche che alle teleghe russe. I cavalli attaccati hanno una piccola sella, sulla quale i conducenti montano alla postigliona, gridando, frustando, cantando. Vediamo tipi lettoni, tipi polacchi, tipi ebrei; la vecchia Russia comincia ad allontanarsi rapidamente. In molti villaggi alla chiesa ortodossa sta di fronte la chiesa cattolica. Poi, in alcuni villaggi la chiesa cattolica, con le guglie gotiche, è sola. Le cupole moscovite, dalla sagoma orientale, si fanno rare.

Attraversando il fiume Sura a Wassilsursk. — Passeggieri sul battello.

Durante una breve fermata dovuta al cambio di una gomma, offriamo delle sigarette ai contadini adunatisi. È il più gran regalo che si possa fare al *mujik*, fumatore accanito, il quale non potendo permettersi il lusso di comperarsi delle sigarette, fuma del pessimo tabacco arrotolato in pezzi di carta dei quali ha sempre le tasche fornite (un giornale vecchio è molto apprezzato per quest'uso). Ma con nostra sorpresa quei contadini rifiutano il dono. Appartengono alla setta, tanto perseguitata in passato, dei " Veri Credenti „, una specie di puritani iconoclasti, che si sono rifugiati qui in massa. Altri loro confratelli avevamo incon-

[illegible] Siberia esilati. Siamo dunque quasi fuori della pura terra russa. Siamo fra gente che sembra ricacciata alle porte dell'Impero. Presso il confine stanno le popolazioni detestate: si direbbe siano stanche di per esser pronte alla fuga.

Arriva la sera: siamo ancora lontani 70 verste da Dwinsk. La [illegible] desidereremmo fermarci, ma la campagna è deserta.

Presso a dei boschi solitari, troviamo sulla strada un'automobile signorile, ferma. Un valletto in livrea, vedendoci arrivare, si stacca da quella vettura, fa segno di arrestarci, e porge a Borghese una lettera: è l'invito di un ricco signore che ci offre ospitalità nella sua dimora. L'automobile che aspetta è incaricata di portarci. Accettiamo: ed eccoci per i viali di un grandioso parco. Giungiamo in un gruppo di villette sontuose, fra giardini in fiore, sulla riva di un magnifico laghetto quieto, ombroso, scuro.

Il nostro ospite è l'ingegnere Kerbedy, polacco, l'ideatore e il costruttore della ferrovia transmancese, direttore di grandi compagnie ferroviarie. Come in sogno, così, dalla pioggia e dal fango della strada ci vediamo trasportati in tiepidi appartamenti, serviti da camerieri svelti, allietati dalla cordialità sorridente dell'ospitale famiglia Kerbedy, la quale (sorpresa più deliziosa di tutte) ci parla in perfetto italiano.

E parlammo dell'Italia, e, naturalmente, del sole.

Con un tempo degno del più perverso dicembre, alla mattina dopo, 3 Agosto, alle quattro, rabbrividendo per il freddo, sotto la pioggia sottile, continua, gelida, abbiamo ripreso il viaggio.

Dwinsk dormiva ancora quando l'attraversammo. Quanta tristezza in queste città silenziose che visitiamo nel sonno! Sembrano morte. E noi non sapremo mai la loro vera apparenza; di esse non ci rimane che un ricordo desolato.

Passiamo l'ampio Duna sul ponte ferroviario che serve cumulativamente per i treni, per i pedoni, e per le carrozze, ed entriamo nella magnifica strada militare della frontiera. Ecco almeno

un'utilità pratica della guerra! Le nazioni, per essere pronte a combattersi, si porgono sui confini delle strade superbe. Troviamo così buona la via, che ad onta della pioggia insistente possiamo corrervi a quaranta chilometri all'ora.

Le impressioni di questa giornata di viaggio possono essere ricordate in due parole: tempeste e croci. Ogni mezz'ora ci sembra che il sereno si avvicini, quando scoppia invece un fosco temporale, violento, accecante, durante il quale è difficile udirci, tanto urla il vento fra le chiome degli alberi che fiancheggiano la strada, e scroscia dirotta la pioggia. E per la campagna non vediamo che croci enormi.

Croci presso gli stagni, sui campi, al limite dei boschi, all'ingresso dell'abitato. Le croci sono talvolta ricche di figure, d'intagli, d'ingenue sculture a colori: rappresentano qui solenni affermazioni di fede cattolica delle popolazioni polacche e lettoni, affermazioni provocate dalle passate persecuzioni religiose. La lotta rinvigorisce la fede. E questa gente innalzò le sue croci, come in battaglia s'innalza la bandiera.

Giungiamo alle quattro in vista degli spalti fortificati che formano la difesa di Kowno: sentiamo la vicinanza della frontiera da queste opere militari, che sono quasi delle sentinelle vigilanti sullo straniero vicino.

Kowno, con i suoi tetti rossi, ci appare improvvisamente dall'alto d'una collina; la vediamo mollemente distesa sulle verdi rive del Njemen tortuoso. La città è piena d'alberghi che s' intitolano da nomi italiani: albergo di Venezia, albergo di Napoli, albergo d'Italia. Da che cosa venga questo singolare culto degli albergatori di Kowno per il nostro paese, non so. Sulla via incontriamo un'automobile munita di un bandierone bianco pieno di parole polacche, e gremito di signori che ci salutano calorosamente con grandi *evviva* all'Italia. Sono giornalisti polacchi, venuti apposta da Varsavia per incontrarci e accompagnarci alla frontiera. Essi si sfogano in evviva all' Italia per il dolce sapore sovversivo che questo grido assume nel loro intendimento.

I colleghi ci raccontano subito l'" avventura della bandiera „. È proibito portare bandiere senza permesso della polizia, e i gendarmi avevano fermato l'automobile domandando di vedere l'autorizzazione a portare quello stendardo bianco.

— Ma non è una bandiera! — avevano risposto i giornalisti polacchi.

— E che cosa è?

— È una " ditta „ di bottega. Sono proibite le " ditte „?

— Ma pare una bandiera.

— Pare, perchè è una ditta di stoffa invece di essere di legno o di latta.

— Che significano quelle parole?

— Leggetele.

— È polacco, non lo comprendiamo.

— Ci dispiace molto. In Polonia si parla polacco. Dovreste saperlo, venendo qui.

— Va bene. I vostri nomi. Sarete chiamati a render conto alla polizia delle vostre offese.

La bandiera portava semplicemente queste parole: " Società automobilistica di Varsavia „.

Mentre ci dirigevamo all'albergo, un ufficiale ci raggiunse, tutto trafelato:

— *Kniatz* Borghese! — gridò — Venite, vi prego, la signora Governatoressa vi aspetta alla Fiera di carità della Croce Rossa.

In un giardino v'era una fiera di carità, sotto il patronato della governatoressa, e quella gentile signora aveva pensato di rendere più proficua la festa della beneficenza esponendo noi e l'automobile al modesto prezzo d'ingresso di dieci copeki. L'idea era geniale, ma noi rifiutammo cortesemente, e ci ritirammo all'albergo.

Avevamo percorso 820 chilometri da Pietroburgo. Eravamo a qualche ora dalla frontiera tedesca. In poco tempo tutto si era trasformato rapidamente intorno a noi: razze, costumi e linguaggi. Abituati da più di un mese alle sterminate eguaglianze dell'Im-

pero russo, provavamo l'impressione d'avere percorso ad un tratto distanze incommensurabili.

Non ci sembrava quasi possibile che all'alba del giorno avanti noi si corresse sulla *Newskj Prospekt*. Pietroburgo ci pareva già molto lontana fra i ricordi del viaggio.

Ventiquattro ore dopo, Wierzbolow russa e la vicina Wirballen tedesca, Königsberg, Elbing, Marienburg, Stargard, tutte

Arrivo a Wladimir, l'ultima tappa prima di Mosca.

queste città erano passate davanti ai nostri occhi in rapida successione, in una confusa fantasmagoria. Berlino non era lontana che una breve giornata di marcia. Avevamo percorso quasi 450 chilometri in un giorno. La nostra automobile, la nostra grossa e buona " bestia „ — come la chiamavamo familiarmente, s'era slanciata a cinquanta chilometri all'ora sulle perfette strade prussiane: una velocità insperata. Ci sembrava di sentire nella macchina una furia intelligente, un poderoso desiderio di farla finita, di divorare ad un tratto le ultime migliaia di chilometri che ci separavano dalla mèta.

Avevamo lasciato Kowno alla prima alba: brillava ancora qualche stella sul cielo rasserenato, e una sottile falce di luna spandeva un leggero chiarore sulle cupole della cattedrale. Ma la nostra premura di partire prima del giorno venne mal compensata.

Nell'oscurità, noi e gli amici polacchi sulla loro macchina e con la loro bandiera, sbagliammo strada, e ci perdemmo fra i meandri delle fortificazioni, respinti da una sentinella all'altra. Verso le quattro ritrovammo finalmente la buona via militare della frontiera: una via così strana per le grosse pietre imbiancate alla calce e disposte simmetricamente lungo i bordi erbosi, fra i tronchi degli alberi, da sembrare una strada funeraria. Alle sei avevamo superato le 94 verste che ci separavano dall'Impero tedesco. Ecco Wierzbolow, l'ultima città russa!...

Avevamo impiegato quarantun giorni per attraversare l'Impero dello Zar, ove incontrammo le maggiori difficoltà del viaggio. Lo lasciavamo senza rimpianti, ma non senza simpatia. Molte volte avremmo dovuto abbandonare l'automobile e rinunziare al compimento dell'impresa, se non avessimo sempre trovato negli abitanti bontà, pazienza, ospitalità. Non potevamo ripensare ai momenti più critici della nostra traversata, senza che ci apparisse alla memoria la figura serena, mistica, evangelica del *mujik*, con la sua barba bionda, i capelli lunghi, intento a salvarci dal fango, dalla corrente dei fiumi, dalla fame talvolta.

La frontiera è segnata da un ponticello.

Ai due capi, attaccati a pali dipinti a fascie con i colori nazionali, due stemmi si fronteggiano: l'aquila con due teste guarda l'aquila con una testa sola. Una catena tesa sbarra l'ingresso del ponte. Ci fermiamo.

I nostri passaporti sono vidimati in un attimo. Ordini telegrafici hanno tutto predisposto per toglierci ogni imbarazzo. La dogana russa rilascia immediatamente il *nulla osta*. Possiamo ripartire.

La catena viene abbassata avanti all'automobile, che s'inoltra lentamente, fra i due Imperi. I *gorodovoi* di guardia ci salutano con rigidezza militare. La catena si risolleva rumorosamente dietro di noi.

Siamo in Germania.

Due gendarmi tedeschi, [illegible] a [illegible] ino alla visiera. In questo momento si [illegible] suono festoso di cornette, un [illegible] mpaiono veloci sulla strada tedesca.

In un istante ci sono vicino, si fermano, e la [illegible] ce il primo saluto teutonico: un [illegible] no da dieci voci, mentre [illegible] embri dell'Automobile Club Imperiale della [illegible] erg, venutici incontro. Rispondiamo [illegible] ento entriamo sotto una specie [illegible] riale, protezione che ci accompagna [illegible] neffabile conforto d'una amicizia [illegible].

Anche a Wirballen le operazioni [illegible] ente terminate: un numero [illegible] orghese riceve un regolare permesso [illegible] olo tedesco, accompagnati da una legge [illegible] asciatagli senza esame. Alle sei [illegible] erg, lontana 150 chilometri.

La strada è semplicemente meravigliosa, fiancheggiata da [illegible] beri sotto le cui ombre volano [illegible] trando fra i rami, risveglia un [illegible] acchine. Attraversiamo Stallupönen, dalle vaste caserme rosse, [illegible] ene di elmetti dai chiodi scintillanti; poi Gumbinnen, Insterburg, Wehlau, tutte cittadine che intravvediamo appena nella fuga, [illegible] ide, ordinate, con un'aria di fresco e di nuovo, come se fossero costruite adesso.

Infine Königsberg, ove giungiamo alle dieci, elegante, pittoresca, con le sue vecchie case dalla facciata a triangolo, con i loi tetti scoscesi — sulla cui sommità l'amica cicogna medita immobile — con le sue cuspidi aguzze, e le fortificazioni antiche unite di ponti levatoi che non si sollevano più. Tutto passa vertiginosamente davanti a noi, in una confusione incantevole.

Siamo trattenuti a colazione in un albergo che non sapremmo

rimirare, da' colleghi del Club Imperiale. La folla si aduna alla nostra uscita, una folla disciplinata e seria, che ci saluta con degli *hoch* dati a tempo, degli *hoch* corali. Una bambina, timidamente, ci porge dei fiori e fugge. Alle due siamo nuovamente sotto l'ombra degli alberi della grande strada maestra, e continua la visione vertiginosa d'un paesaggio che non ha il tempo d'imprimersi nella nostra memoria.

Sono villaggi graziosi come se qualche artista li avesse disposti per creare quadri in natura, laghetti, stagni che riflettono il folto di boschi, canali pieni di barche. Improvvisamente mandiamo un'esclamazione di meraviglia: vediamo all'orizzonte l'azzurro del mare.

E la laguna di Frische, iridata come un'immensa conchiglia. Lontano, al di là, sfuma il golfo di Danzica. In quell'azzurro sfuso veleggiano delle barche, dei puntini candidi sospesi. Salutiamo con gioia questo mare nutrito dall'Atlantico. Gli gridiamo: "Addio vecchio mare nostrano! ti portiamo i saluti del Pacifico!".

Alle tre passiamo Braunsberg; mezz'ora dopo Elbing in festa: la popolazione celebra la domenica passeggiando nei parchi. Alle quattro ci si presenta un sogno medioevale: è Marienburg col suo fantastico castello che Guglielmo ama tanto, evocazione impressionante di sette secoli or sono, imponente, grandioso, sinistro, un po' fortezza e un po' cattedrale, circondato da antiche case fiorite di rampicanti, che hanno l'aria di sporgersi sull'acqua del Nogat per specchiarsi nella sua calma.

Pochi minuti dopo Marienburg è lontana, sparita. Ecco Dirschau, moderna, coi suoi ponti monumentali gettati sulla Vistola. Infine Preussen Stargard, una cittadina modesta che pare c'invita al riposo. È tardi, e decidiamo di passar qui la notte, tanto ci seduce la quiete del luogo.

Parigi è a poco più di 1500 chilometri.

Il Principe Scipione Borghese e Luigi Barzini al loro arrivo a Berlino.

CAPITOLO XXII.

AVVICINANDO LA MÈTA

Visioni — A Landsberg — La popolarità è greve — Berlino — Dalla Sprea al Reno — Sul suolo belga.

DALL'ALTO del vecchio campanile di Preussen Stargard l'orologio suonava le sei, il 5 Agosto, quando montammo in macchina sulla piazza principale, deserta a quell'ora.

Era tardi: da Mosca non avevamo più riposato fino a simili ore signorili del mattino; ma la bontà della strada ci permetteva di attardarci un po' nel letto, sicuri di giungere rapidamente alla tappa fissata. Quella sera dovevamo trovarci a Landsberg, 130 chilometri da Berlino: tutto un programma era stabilito su queste condizioni. L'indomani alle nove saremmo dovuti giungere a Küstrin, ove molte automobili del Club imperiale ci avrebbero aspettato per accompagnarci a Berlino; avremmo fatto il nostro ingresso nella città a mezzogiorno preciso; all'una, colazione alla sede dell'Automobile Club Imperiale, ecc.

Invece ci trovammo a Berlino quel giorno stesso: avevamo corso troppo! Farsi aspettare molto dagli ospiti è male, ma arrivare prima è peggio. Bisognò rimediare alla nostra grave mancanza che scombussolava tutto il piano dei ricevimenti: ci consideranmo perciò come non giunti in quella capitale della pun-

tualità. Ufficialmente eravamo ancora in viaggio per Berlino, e il programma di banchetti rimaneva intatto per l'indomani. Soltanto il solenne ingresso era irrimediabilmente *raté*.

Il viaggio da Preussen Stargard era stato delizioso, sotto un cielo smagliante, sereno, che da molto tempo non vedevamo così puro. Eravamo stati perseguitati dalla pioggia quasi per sei settimane. E quella fu anche la prima giornata, da quando avevamo lasciato la Mongolia, nella quale pur nelle prime ore del mattino non soffrimmo il freddo. Scendendo velocemente verso il sud ci sentivamo immergere nei tepori dell'estate. Quale sensazione nuova e gradita era in quel ritorno in un'atmosfera nostrana!: una dolcezza di rimpatrio. Con grande gioia avevamo deposto le pellicce fra i bagagli.

Dalle sei alle undici corremmo ininterrottamente a sessanta chilometri all'ora, godendoci l'infinita poesia di quelle campagne coperte di messi e di fiori, cosparse di boschetti fra i quali spuntavano tetti acuminati e rossi di villaggi avvolti dall'ombra e dalla quiete.

Quante cittadine abbiamo attraversate non so più: continuava per noi la fantastica confusione di cose appena vedute e scomparse, d'immagini passate come un baleno avanti ai nostri occhi nella fuga vertiginosa che faceva ronzare il vento alle nostre orecchie.

Filari d'alberi si rincorrevano ai fianchi della strada, spesso carichi di frutta. E la strada s'ingolfava talvolta nel folto di foreste che ci rammentavano la *taiga*. Erano pinete che tramandavano, scaldate dal sole, il loro profumo d'incenso. Rientravamo allora per poco tempo nella natura selvaggia. Qualche daino snello attraversava, balzando, la strada, come ne avevamo visti nei boschi degli Urali. Ma dopo pochi minuti l'ombra si squarcia, e la foresta sparisce lontano. Lo sguardo nostro spazia sui campi soleggiati dove mietono contadini dai cappelli adorni di lunghi nastri in segno di festa. È la festa pagana del raccolto. Passano enormi carri colmi di covoni di fieno, sui quali sobbalzano liete comitive sollevanti le falci scintillanti.

Passiamo Czersk, Konitz, Flatow, villaggi che sembrano piccole città. Ecco una grande differenza colla Russia, dove quasi tutte le città sembrano grandi villaggi. Passiamo per Deutsche-Krone, arriviamo alle undici a Landsberg; e tutte e due hanno già una piccola aria berlinese. Mentre percorriamo lentamente la via principale, una voce chiama Borghese affannosamente.

Qualcuno corre dietro all'automobile. Il Principe riconosce nell'inseguitore uno dei dirigenti della fabbrica *Itala*. Trafelato, senza cappello, commosso, con gli occhi rossi, ci saluta espansivamente. Lo segue un biondo collega del *Lokal Anzeiger,* anche lui a capo scoperto. Essi, in automobile, avevano passato la notte a cercarci da città a città; erano risaliti fino a Dirschau domandando inutilmente di noi. E per due volte essi erano passati sotto le finestre del piccolo albergo di Stargard, dove dormivamo saporitamente in incognito. Credevano a qualche spaventosa catastrofe, ci supponevano annichiliti, noi con l'automobile, quando dall'interno di una birreria ci avevano visto improvvisamente passare.

Immediatamente la notizia della nostra presenza si sparge tra la folla, che si assiepa. " Sono i *Cinesi!* — gridano — sono i *Cinesi!* „ Compaiono come per incanto corrispondenti di giornali e fotografi. I trams si fermano e i passeggeri ci ammirano stupiti dai finestrini; i conduttori dimenticano il servizio e si affacciano dalla piattaforma; accorrono guardie a mantenere l'ordine. Noi, coperti di polvere, coi nostri orribili occhiali automobilistici (inaugurati a Pietroburgo) che ci fanno somigliare a ranocchi, ci troviamo così poco degni di ammirazione che ci rifugiamo nella birreria in cerca di birra e di tranquillità.

Decidiamo di partire per Berlino: e all'una corriamo nuovamente in aperta campagna. Qualche ora dopo incontriamo tre automobili imbandierate: sono altrettante *Itala* berlinesi, piene di colleghi in automobilismo e in giornalismo. Fra questi ultimi i corrispondenti dei principali giornali italiani. Il telegrafo, mentre ignari sorbivamo dei gran bicchieri di birra fresca a Landsberg, aveva propalato ai giornali di Berlino la notizia del nostro arrivo, e ci

erano venuti incontro. Degli evviva, dei saluti, delle strette di mano; poi in carovana riprendiamo il cammino.

Sostiamo in un borgo, a Münchberg, dove ci ricordiamo di non aver fatto colaziona, e in un piccolo *restaurant*, sotto a un pergolato, divoriamo delle salsicce di Francoforte, beviamo della gelida birra, e affrontiamo le interviste, mentre una corona di macchine fotografiche tutto intorno si compiace di registrare le nostre fisionomie. Un disegnatore ci ritrae da tutti i punti di vista. Non possiamo muoverci senza irritare qualche fotografo: chi ci prega di mostrare il profilo, chi ci prega di guardare l'obbiettivo. Vogliamo andarcene. No, non possiamo. Delle voci ci comandano: " Fermi un momento! Ancora! Così! „. La popolarità è greve. Aveva dei lati buoni il deserto di Gobi!

Finalmente esaurite le lastre e le pellicole, ci permettono libertà completa. Riprendiamo posto sulle automobili, che si mettono in moto. Corriamo verso Berlino, in mezzo ad una fitta nube di polvere, non scorgendo più nulla avanti e dietro di noi, andando come nelle mattinate di nebbia siberiana, quando la strada si perdeva pochi passi lontano in un mistero grigio.

Chi ci vede passare non riconoscerà certamente nelle magnifiche automobili che ci precedono le sorelle della nostra, uscite dalla stessa officina, stavo per dire dalla stessa famiglia. Fra quelle sorelle la nostra è la " Cenerentola „.

Abbiamo spiegato a poppa la bandiera che negli ultimi giorni tenevamo avvolta all'asta per conservarla meglio. È ancora la bandiera marinaresca, di lana, che ci venne data dall'equipaggio italiano di guarnigione a Pechino. Era così fresca laggiù! I suoi colori si accendevano al sole. Ora è sdrucita, sbiadita, sporca, irriconoscibile: ha lasciato trame in tutti i venti e colori in tutte le pioggie. E pure ci è sommamente cara: a sentirla vibrare vicino, palpitare nell'aria, ci dà l'impressione di sentire una voce amica.

Attraversiamo alle quattro la grande cerchia di opifici dalle alte ciminiere fumanti che circondano Berlino, simili, da lontano, ad una gigantesca flotta in partenza. Infine, passati dei giardini e

dei parchi, eccoci in una grande via fiancheggiata al principio da case piccole, quasi timide: la *Berlinerstrasse*. Imbocchiamo un ampio *boulevard*, la *Frankfurter-Allée*: gli edifici si fanno maestosi, la strada si riempie d'un traffico sempre più attivo, che avanzando diviene febbrile. Siamo nella *Königstrasse*, nel centro di Berlino.

Molta gente indovina dalla stranezza della nostra automobile che veniamo da Pechino. Qualcuno ci saluta. Passiamo sotto la ferrovia elevata, lungo la quale strepitano i treni. Attraversiamo la Berlino monumentale: ecco il palazzo di giustizia, ecco il Castello imperiale. Imbocchiamo il famoso Viale dei Tigli, superbo, animato, aristocratico. Una moltitudine attende davanti al Bristol Hôtel; al di sopra di essa rilucono gli elmi chiodati delle guardie che fanno cordone. Borghese, appena discende, è salutato, circondato, pressato, seguito dalla calca che penetra nell'Hôtel con noi, che invade l'atrio, i saloni, gli uffici, finchè non riusciamo a raggiungere l'ascensore che ci porta nella desiderata solitudine della nostra camera.

I banchetti hanno luogo secondo il programma. A mezzogiorno del 6 Agosto, nella sua superba sede, l'Automobile Club Imperiale c'intrattiene ad una sontuosa colazione, che ha tutta la solennità di una consacrazione ufficiale. Alla sera una meno austera riunione di connazionali ci festeggia nella più simpatica cordialità con un pranzo. Fra le due, diciamo così, cerimonie, abbiamo un rinfresco (perchè mai si chiamano rinfreschi? la nostra lingua ha alle volte delle espressioni piene d'ingenua ironia) offertoci dai colleghi giornalisti francesi venuti ad incontrarci da Parigi. L'ospitalità e il *reportage* parigini si sono spinti fin qua, e in automobile. Il più autorevole di questi confratelli parigini è certamente il rappresentante del *Matin*, Des Houx, il quale alle sue brillanti qualità di scrittore accoppiò recentemente un'attività religiosa tentando la creazione di una Chiesa di Francia, della quale egli fu per qualche giorno pontefice massimo. Egli naturalmente è il direttore, aggiungerei quasi il direttore spirituale, della fraterna scorta giornalistica.

La nostra automobile intanto assapora un' gloria. Coronata di fiori e d'alloro, essa si m vetrina della Società *Itala* sul Viale dei Tigli. per vederla; la porta del negozio è stata chiusa sione; i poliziotti debbono ogni tanto far sgo ristabilire la circolazione. Noi siamo sorpresi d stra " bestia „; la sua superbia insospettata c digna. Essa si fa della *réclame!*

Alla mattina del 7 Agosto, prima che lo tel Bristol bussasse alle nostre porte per ann partenza, eravamo stati svegliati dallo scroscia vetri delle finestre. Avevamo preveduto un'al giornata di corsa sotto l'acqua; ma invece il lezza insolita, aveva voluto soltanto inaffiarc gliere la polvere.

Al momento in cui montiamo in macchin di sereno nel cielo. L'asfalto dell'ampio Viale rispecchia questa serenità di buon augurio. automobile aspettano delle automobili del Club tarci fino a Potsdam, altre automobili private stere alla partenza, e molte automobili pubblich riosi. Insomma vi è ampiamente rappresentat lismo di lusso e quello da lavoro, l'aristocraz del motore.

Alle cinque sopraggiungono i rappresentan cesi. Montano tre *Itala* fiancheggiate da iscrizio *Matin* „, che è la formula nella quale l'abile all'ultimo momento la " Pechino-Parigi „. Tutto chine si mettono in moto.

Scoppia un evviva caloroso. Una discret nata intorno a noi, in gran parte d'italiani. vano avuto il coraggio di levarsi all'alba; nur invece non si erano ancora coricati, e veni

evening-dress. " Evviva! Buona fortuna! „. Le grida si ripetono. Stringiamo una quantità di mani tese che cercano le nostre, cappelli e fazzoletti si agitano, mentre il corteggio delle automobili si allontana veloce per il viale deserto sul quale gli alberi militarmente allineati gettano penombre verdi.

Ogni tanto le vetture, forzando il motore, escono dal seguito e ci vengono fianco a fianco a ripeterci il saluto e gli auguri e a lanciarci dei fiori. Noi non protestiamo più, accettiamo gli omaggi. Non siamo più nemmeno sorpresi, come a Mosca, come quando udimmo i primi applausi. Ammettiamo la popolarità come un fenomeno impreveduto, come un inatteso ed esorbitante compenso alle passate solitudini; ma ci commove profondamente quest'atmosfera di simpatia che ci circonda ; la benevolenza paterna della folla, anche immeritata, ci arriva all' anima ; ascoltiamo con riconoscenza infinita questa voce continua e grave che ci dice: " Ben tornati ! „.

Il gruppo disordinato delle automobili, sulle quali sventolano bandiere tedesche e italiane, attraversa l'Arco di trionfo e s'inoltra nel celebre Viale Vittoria, ove fra il verde rigoglioso del Tiergarten biancheggiano le statue dei grandi uomini tedeschi allineati quasi per una fantastica rivista. E ci troviamo dopo pochi minuti per le strade ancora silenziose dei quartieri eccentrici. Le automobili le destano col suono continuo e discorde di tutte le trombe e le cornette: una barbara fanfara che dà l'idea d'uno stravagante moderno *hallali.*

Presto spariscono al nostro sguardo le cupole e i pinnacoli; entriamo in una regione di ville e giardini. Berlino, con i suoi gravi splendori, è ormai lontana, divenuta anch'essa un fuggevole, simpatico ricordo di questa corsa, come Pietroburgo, come Mosca.

Non abbiamo più altre capitali davanti a noi fuori che Parigi.

A Parigi dunque !

Borghese accentua la velocità. Non tutti possono seguirci. Gli ultimi saluti si estinguono lontano. Chi non ha la forza di raggiungerci ci manda il suo grido. Rimaniamo con le vetture

dell'Automobile Club che ci precedono, e con quelle dei colleghi francesi che ci seguono: sette grandi automobili che si rincorrono a sessanta chilometri all'ora.

Alle cinque e mezza attraversiamo Potsdam, dalle case basse, bianche, ovattate di boschetti verdi — come per mantenervi meglio il silenzio che si conviene ad un borgo imperiale — circondato da malinconici laghetti e canali, sulle cui acque chiare oscillano piccoli, candidi *yachts*. Siamo in una campagna aristocratica che ripudia le coltivazioni.

Ma presto la visione si trasforma. Ci troviamo nuovamente in mezzo alla ricchezza dei campi. Diciamo addio agli ospitali amici del Club Imperiale, che dànno a Borghese le ultime indicazioni sulla strada, e ripartiamo velocemente. Alle sei e mezza passiamo Brandeburgo. Incontriamo dei gruppi di operai che arrivano dalle loro case campestri in bicicletta, pedalando velocemente tutti insieme, col sacco sulle spalle e la gran pipa di porcellana in bocca; dobbiamo rallentare spesso per lasciar passare i carretti dei lattai, tirati da un uomo e da un cane apparigliati.

Una batteria d'artiglieria che si reca alle manovre chiude la strada; per alcuni minuti marciamo al passo dei cavalli, fra i soldati dall'elmetto luccicante, in mezzo al frastuono dei cassoni e degli affusti. Alcuni soldati ci riconoscono e ci sorridono, non potendo salutarci altrimenti senza infrangere la disciplina; sussurrano qualche cosa di noi ai compagni, che si volgono, e subito tutti fanno largo per lasciarci passare.

Più tardi incontriamo una pattuglia di ussari in vedetta, immobili sulla sella, appoggiati alla lunga lancia con la banderuola bianca e nera rivolta a terra per non lasciarne scorgere lo sventolio al supposto nemico. Evidentemente corriamo sul campo d'una finta battaglia. Infatti, ecco laggiù il polverìo d'uno squadrone di cavalleria che passa al gran trotto. Non scorgiamo altri soldati sulla campagna.

Quando alle otto arriviamo a Magdeburgo, siamo fermati da un altro episodio militare: un reggimento di fanteria in marcia.

I soldati cantano in coro un inno guerresco, e noi subiamo l'impressione profonda che produce questa calda musica espressa dalla vigorosa, grave, formidabile voce della soldatesca.

Un istante, e la scena cambia.

Attraversiamo il mercato di Magdeburgo, gaio di colori, di movimento, costellato dalle cuffie bianche delle contadine; una vecchia chiesa getta sul tumulto l'ombra lunga e sottile delle

Partenza da Wladimir per Mosca.

sue cuspidi gotiche. Ma le città, per quanto interessanti, c'impazientano perchè ci trattengono.

Noi non siamo contenti che quando sull'automobile la leva del cambio è abbassata alla quarta velocità e la vettura balza avanti, fendendo l'aria come una meteora. Borghese vuol spingersi più in là che sia possibile; preferisce, per giungere a Parigi il giorno dieci, data fissata fin da Mosca, fare qualche giorno di riposo vicino alla mèta, piuttosto che raccorciare le tappe. Gli è venuta la strana paura che ora, proprio ora, non possa più arrivare, e vuol essere sicuro. È la febbre dell'arrivo che noi abbiamo.

Il cielo s'è oscurato. Attraversiamo alle nove Helmstadt dalle vecchie porte pittoresche; poi Königslutter, di cui ricordo finestre fiorite e muraglie coperte di verdura; poi Braunschweig, grande e rumorosa, dove al nostro giungere scoppia improvviso un violento temporale e si leva un vento furioso che agita gli alberi.

La pioggia ci sferza. Ma avvicinandoci ad Hannover il sole riappare radioso.

Ad una voltata della strada troviamo delle automobili: siamo accolti festosamente. Dei membri dell'Automobile Club con molti connazionali sono venuti ad incontrarci. A mezzogiorno entriamo ad Hannover. Alle due ripartiamo, mentre si rinnovano i saluti, dopo una squisita colazione offertaci non sappiamo precisamente dove, nè da chi, ma egualmente gradita.

Incontriamo per via una squadra di ragazzi diretti alla scuola, con i libri sotto il braccio, ben disciplinati, ordinati, gravi sotto ai loro berrettini verdi. Ci riconoscono: evidentemente hanno letto i giornali berlinesi. In ogni paese i ragazzi sono i più assidui nostri ammiratori. Improvvisano una dimostrazione, abbandonando per un momento la loro gravità. Il nostro viaggio nelle fantasie giovanili deve apparire immensamente più grande.

Ci dirigiamo a Minden, intorno alla quale giriamo appena attraversato il ponte sul Weser: della città non vediamo che i giardini e i tetti acuminati, dietro agli alberi. Passiamo cittadine, borghi, villaggi dei quali non guardiamo neppure il nome sulla carta, tanto è rapida la nostra traversata. E poi questa incognita aggiunge un incanto misterioso alle cose che vediamo.

In certe piccole città scendiamo per straducce nelle quali alte e vecchie case dalla fronte a triangolo sporgono avancorpi, protendono balaustrate e finestre, come in cerca di luce: abitazioni medioevali che portano scolpito sul legno della facciata date remote di tre o quattro secoli, antichi proverbi, figure di cavalieri — i quali hanno l'aria di guardare con molto stupore l'automobile che passa turbando la loro lunga quiete.

Alle cinque siamo a Herford, un luogo di cura ricco di acque minerali. Un *reporter* balza sull'automobile e intervista Borghese a volo. Da un albergo escono gli ospiti e applaudono al Principe. Da ogni parte si vedono malati sdraiati in carrozzelle: uno di essi si solleva penosamente e grida " evviva ". Tutti gl'infelici che gli sono vicini, presi da entusiasmo, ci salutano, agitandosi nei loro veicoli di dolore. Sorridiamo, ma questo saluto della sofferenza e della debolezza alla salute ed alla forza che trionfano, ci lascia qualche tempo silenziosi.

Giungiamo alle sette a Bielefeld, e ci fermiamo per la notte.

Il nostro primo pensiero è di fare un semplice calcolo aritmetico. Spieghiamo le carte fra città e città, e procediamo ad una somma il cui risultato ci fa mandare un'esclamazione di gioia. Il totale è questo: 680.

Siamo a 680 chilometri da Parigi.

Il giorno dopo, 8 Agosto, attraversiamo la frontiera belga a Eupen, alle ore sei di sera, e giungiamo a Liegi di notte. In un giorno passiamo così dalla Vestfalia al Reno, dal Reno al Belgio, con tale rapidità che ogni cosa, da un'ora all'altra, cambia intorno a noi, e la giornata ci sembra lunga come una vita. Le impressioni si sovrappongono nella nostra mente, ricacciandosi l'una con l'altra indietro nella memoria, respingendosi. Gli avvenimenti del mattino ci sembrano alla sera un vago ricordo.

Forse questa sensazione la dobbiamo ad un'agitazione che è in noi, all'ansia vaga e inconfessata che c'invade per la vicinanza della mèta, per l'attesa della realizzazione d'un sogno di lunghi mesi. Tutto il nostro spirito si protende in avanti con una specie di angoscia. Ogni velocità sembra piccola al nostro desiderio; e noi non viviamo tanto il presente quanto il futuro: per questo il passato svanisce. Avviene dei nostri pensieri quello che avviene delle immagini che vediamo correndo: si mostrano appena e si nascondono in una nube di polvere, dietro a noi.

A Bielefeld, inutile dirlo, venne offerto a Borghese un ban-

to. Credo che se anche ci fossimo fermati in un bosco, remmo veduto sorgere una mensa imbandita e un " comitato ale „ per farci onore con ospitalità squisita e cordiale. In Germania tutte le sezioni dell'Automobile Club Imperiale hanno voto festeggiarci, e a Bielefeld, mancando una sezione, sono arvati dei soci del Club di Colonia, sopra un'automobile da corsa. si erano partiti per incontrarci dovunque fossimo.

Questa veloce automobile, dalla partenza da Bielefeld, ci ha atto da pilota. Ma il pilota andava ad una rapidità vertiginosa, qualche cosa come novanta chilometri all'ora; e ci trascinava ad una corsa furibonda, disperata, insieme alle altre vetture che portavano i giornalisti parigini. Nel nembo di polvere sollevato lla sua fuga, passava fulmineamente attraverso la regione come un'apparizione apocalittica.

Per correggere l'eccesso di velocità, giustizia volle che il pilota sbagliasse strada diverse volte. In un'occasione, presso Viedenbrück, fummo costretti a ricercare la buona via attraverso i campi; così i nostri compagni di viaggio poterono avere un breve saggio della migliore viabilità siberiana.

Alle dieci e mezza eravamo già fra le colline renane, salendo e scendendo per strade tortuose che si svolgevano per un'ininterrotta serie di villaggi e paesi, irti tutti di ciminiere d'opifici neri, pieni dello strepito del lavoro. Un intreccio di ferrovie ci faceva rallentare ogni momento avanti ai passaggi a livello.

Arriviamo in un paese sul quale il fumo denso stende un'ombra tempestosa, Barmen, con le sue miniere, le sue fonderie, le sue distillerie di carbone levanti in aria macchinari immani che sembrano motori mostruosi di favolose corazzate. Come sono lontani gl'idilliaci paesaggi della Prussia e della Pomerania, e le pittoresche cittadine del Brandeburgo, antiche e linde, per le cui piazze medioevali s'incontrano le gigantesche e ingenue statue di Rolando vigilanti sui mercati di frutta!

Alle undici, dall' alto della collina di Schlenbusck, vediamo improvvisamente aprirsi avanti a noi la luminosa valle del Reno.

Pallido, immenso, scintilla serpeggiando il magico fiume, sulle cui rive, in un'azzurra bruma, si erge una selva di cuspidi e di torri: è Colonia, dominata dai due giganteschi pinnacoli gemelli della sua cattedrale.

Ai piedi della collina siamo attesi da soci dell'Automobile Club Imperiale e da vari nostri connazionali, ed entriamo in Colonia con un largo corteggio di automobili. Attraversiamo il Reno, veloce e limpido, sul ponte di barche, corriamo per ampî *boulevards*, e siamo condotti alla sede del Club, dove troviamo una sontuosa colazione, condita da numerosi brindisi, ai quali Borghese risponde con un discorso che credo sia il suo cinquantesimo da quando entrammo in Europa: dal che si vede che per fare una corsa in automobile da Pechino a Parigi, è necessario non soltanto essere automobilista, ma anche oratore.

Alle tre ripartiamo. Il veloce pilota del mattino riprende nuovamente la testa con l'intenzione di mostrarci la strada per Aquisgrana; ma al vicino villaggio di Müngersdorf l'estrema sua velocità lo conduce ad assalire una casa e ad entrarvi demolendone una parete, fortunatamente senza danni alle persone. Io non so precisamente come il fatto sia avvenuto; arrivando al villaggio troviamo l'automobile-pilota rivoltata, vicino alla casa sventrata che mostra la modesta mobiglia per una enorme breccia, e l'automobilista tutto sorridente, imperterrito davanti all'ira dei contadini accorsi, che ci dice con aria soddisfatta, indicando la rovina:

— *Messieurs! Regardez ce que j'ai fait!*

Continuiamo dunque da soli, dopo aver scambiato cordiali saluti con altri soci dell'Automobile Club che ci hanno seguito fino a Müngersdorf.

La notizia del nostro passaggio è telegrafata a tutti i paesi: molta gente ci grida " addio ". In qualche cittadina i maestri hanno fatto schierare le scolaresche fuori delle scuole per vedere l'automobile che viene da Pechino, ottimo incentivo per lo studio della geografia. La chiara e gaia voce dell'infanzia ci saluta. File di scolarette bionde battono le mani con entusiasmo.

Entriamo alle cinque nei sobborghi di Aquisgrana. Della folla accorre, saluta con evviva ed auguri quando ci fermiamo a vuotare dei bicchieri di birra fresca avanti ad un caffè. Troviamo un altro pilota pieno di premura, ma che sbaglia strada e c'incammina verso Bruxelles. Ce ne accorgiamo e lo lasciamo dirigendoci sulla via di Liegi. Ci avviciniamo velocemente alla frontiera.

Dopo tante accoglienze festose, finalmente riceviamo un saluto meno benevolo: una vecchia contadina, mentre attraversiamo al passo il suo villaggio, affacciata ad una finestruccia tende rabbiosamente i pugni verso di noi gridandoci inviperita:

— Vi riconosco, canaglia! Siete voi che mi avete schiacciato la gallina giovedì! Pagate!

L'accusa è ingiusta, ma non ci addolora. Proseguiamo la corsa febbrile.

Eccoci al confine: un confine alla buona, senza catene, del quale ci accorgiamo appena dal modesto palo che indica il limite del territorio tedesco. Gli uffici doganali sono lontani dalla strada, e perdiamo mezz'ora per trovarli.

Il nostro ingresso nel Belgio ottiene un successo d'ilarità. Il telegrafo non ci ha annunciati, questa volta. Il nostro itinerario non è noto. Per la gente che ci vede siamo semplicemente degli esseri buffi, sopra un'automobile stravagante. Le nostre facce coperte di polvere nera, gli abiti stracciati, appaiono sommamente ridicoli.

A Verviers una grossa bottegaia, seduta fuori d'un piccolo negozio, grida vedendoci:

— *Oh! les laids!*

Poco dopo anche un carrettiere esclama convinto:

— *Oh! les laids!*

e ferma il carro per guardarci meglio. Si direbbe che il grido passi come un nuovo saluto. Si propaga. Da ogni parte udiamo: *Oh! les laids!* Non dubitiamo un momento che l'esclamazione non sia profondamente sincera. Tutti si fermano, guardano, ridono,

quasi vedessero la più comica delle mascherate. E deve esservi qualche cosa di singolarmente comico nel contrasto fra il nostro aspetto e il modo di locomozione: dobbiamo sembrare tre accattoni in automobile. I ragazzi ci rincorrono. Possono farlo facilmente perchè le città e i borghi sono così frequenti che quasi non usciamo un istante dall'abitato, e numerosi cartelli ingiungono agli automobilisti di andar piano.

Ad un certo punto una guardia di polizia, messa in sospetto dalla nostra strana apparenza, ci ferma e ci guarda severamente. Avviene fra lei e Borghese un ameno dialogo.

— Chi siete? — chiede al principe che guida.

— Sono il principe Scipione Borghese — risponde questi con deferenza.

La guardia, che crede certamente d'essere burlata, assume un aspetto terribile, e tuona:

— Voi, voi un principe? Voi?

Borghese fa un gesto come per dire: Purtroppo!

— Non è vero! — riprende la guardia con energia — Voi siete uno *chauffeur* belga. Vi riconosco.

Ci riconosceva anche lui come la vecchia della gallina.

— Vi riconosco; capite? E vi faccio anche contravvenzione perchè andate troppo presto. Sapete bene il regolamento. Dieci all'ora! — estrae il taccuinó, bagna la punta del lapis fra le labbra, e ingiunge: — Datemi il vostro nome e il vostro indirizzo!

Borghese, calmo, risponde:

— Principe Scipione Borghese, indirizzo: palazzo Borghese a Roma.

— Come! Ancora? *Assez de plaisanteries!* Mostrate le vostre carte!

Le carte sono mostrate. La guardia le esamina ed esclama, arcigna:

— Non sono vostre! Voi siete uno *chauffeur*. Perchè farvi passare per principe.... in quel costume? Avete vergogna d'essere

chauffeur? Chacun gagne son pain comme il peut! Da dove venite?

— Da Pechino.

— Da.... Pechino.... Borghese.... ah!

La faccia della guardia s'illumina. Essa ricorda ora, capisce, si atteggia a profondo rammarico, passa dalla severità alla deferenza, saluta, ed esclama ossequiosa:

— *Passez Monseigneur! Bon voyage!*

Mezz'ora dopo entriamo a Liegi, mentre le vie si vanno illuminando.

CAPITOLO XXIII.

PARIGI

Lungo le rive della Mosa — Alla frontiera francese — Reims — I cercatori di reliquie — Meaux — Notte di veglia — L'ultime ore — Alle porte di Parigi — Sui « boulevards » — La corsa è finita.

Ci siamo accorti a Liegi che la nostra automobile si andava ricoprendo di firme come un album. Erano firme scritte a lapis sui serbatoi della benzina, sul cassone dei pezzi di ricambio: quasi tutti nomi ignoti, seguiti dalle date di Mosca, Pietroburgo, Königsberg, Berlino. Ettore, facendo la *toilette* alla macchina, ha rispettato queste scritture che rappresentavano tanti voti di simpatia e tante modeste attestazioni di amicizia di gente che forse non avevamo veduto, o che forse non vedremo mai più nella vita.

Ettore non cessava un momento dall'accarezzare, dal curare l'automobile, che se era giunta fin là molto lo doveva a quelle carezze e a quelle cure. Egli non la lasciava mai, adesso; le dormiva sdraiato accanto. Il suo amore s'era fatto geloso. Confessava di pensare con dolore all'istante in cui si sarebbe dovuto separare da lei.

Alle cinque e mezza del mattino, 9 Agosto, data un'ultima occhiata di verifica alle viti, agl'ingranaggi, alle gomme, Ettore ha messo in movimento il motore, il Principe ha preso il volante,

e siamo partiti per Namur. Abbiamo attraversato Liegi velocemente, per le vie ancora sgombre, fino alla Mosa, sulle cui rive abbiamo incominciato un incantevole viaggio, svoltosi lungo il bel fiume per 145 chilometri.

La giornata serena rendeva serena anche la Mosa, la cui acqua calma specchiava in un fulgente tremolio il verde folto delle colline, l'arco dei ponti, l'alberatura delle barche e degli *yachts*. La Mosa ha angoli che la fanno sembrare non più un fiume ma un lungo lago da parco, offuscato qua e là dall'ombra folta gettata dai nembi di fumo che le numerose miniere di carbone eruttano perennemente, come vulcani.

Parigi è lontana 388 chilometri.

Alle sei e un quarto attraversiamo Huy. Alle sette e dieci siamo a Namur, dominata dalle mura bianche dell'antica cittadella, arrampicata sopra un colle, la quale svolge lo zig-zag dei suoi bastioni, ormai inoffensivi, tra boschetti rigogliosi alle cui ombre la gente sale a passeggio. Larghe barche risalgono il fiume, lentamente trainate da grossi cavalli che camminano sulla nostra strada e spesso l'ingombrano: allora rallentiamo, e guardandoci indietro vediamo rinserrarsi la fila delle quattro *Itala* — siamo sempre seguiti dai rappresentanti della stampa parigina, simpatici compagni di viaggio. Quando la valle si restringe, la empiamo tutta di folta polvere che sale sulle colline come una nebbia. Alle otto siamo a Dinant, la quale rifugia la sua vecchia cattedrale, dagli ampi finestroni istoriati e dalla strana cupola, ai piedi d'una immane roccia che si specchia nel fiume.

Dopo un quarto d'ora c' indichiamo l'uno all'altro qualche cosa che ci fa sussultare: è la prima bandiera francese, sventolante a poppa d'un vapore che discende la Mosa.

Giungiamo alla frontiera, presso Agimont, alle otto e mezza. Non ce ne saremmo accorti se un doganiere belga, immobile sulla strada, non ci fermasse per indicarci lontano, sopra una via laterale, l' ufficio, ove compiamo rapidamente le operazioni doganali. Ripartiamo.

" République Française „ — leggiamo sopra una tabella mezzo nascosta fra le piante. Alt! Ci fermiamo. Gli ospitali colleghi parigini vogliono solennizzare il momento in cui entriamo sul suolo di Francia. Compaiono delle bottiglie di *champagne* e dei bicchieri, venuti da non so quale locanda campestre delle vicinanze: in un istante i bicchieri sono pieni e le bottiglie vuote. E per la quieta campagna echeggia improvvisamente un evviva, anzi echeggiano molti evviva alla Francia e all' Italia. I bicchieri si toccano, le mani si stringono, il vino sparisce.

Svelti, di nuovo in macchina. I doganieri francesi non ci trattengono molto, e alle nove e mezza le quattro poderose automobili volano sulle ampie, meravigliose strade francesi.

Parigi è lontana 300 chilometri.

Eccoci a Givet, circondata dalle fortificazioni. Sugli spalti erbosi fioriscono i rosolacci. Dalle grandi caserme i soldati alle finestre ci salutano. Passiamo un ponte levatoio fiancheggiato da torve caponiere; poi tutto sparisce.

Siamo usciti da quell' immensa officina che è il Belgio. Il sole ci sembra più vivo, il sereno più azzurro; una letizia nuova è diffusa in ogni cosa. Ma forse questa letizia è in noi.

Alle dieci passiamo Fumay, il paese dell'ardesie. I doganieri ci fermano per controllare le nostre carte. Saliamo i dolci declivi delle Ardenne, ombrati da boschi d'una flora più nostra. Come ci piace rivedere il bello e seducente disordine delle vegetazioni che amiamo! Addio pinete fresche, regolari, severe! Le strade sembrano viali di giardini: eguali, piane; abbiamo l' impressione di sfiorarle appena, di scivolarvi mollemente.

Rocroy, con le sue fortificazioni storiche, ci appare alle dieci e venti, e sulla piazza ci fermiamo per rifornirci di benzina. Gorgoglia il liquido dall'acre profumo riempiendo i serbatoi, e si adunano in terra i bidoni vuoti, che noi chiamiamo i " cadaveri „. Le *Itala* fanno così la loro colazione. Sono le dieci e quaranta quando riprendiamo la corsa verso Rethel.

Parigi è lontana 263 chilometri.

Mentre attraversiamo un bosco, da dietro agli alberi balza fuori un doganiere che c'impone di fermarci, mentre un suo collega si mostra più lontano, brandendo un fucile, pronto a fermarci, occorrendo, con argomenti persuasivi. Altro controllo ai documenti e rivista alla macchina. Persuasi che non introduciamo nella Repubblica alcuna merce di contrabbando, i due solerti agenti ci lasciano partire.

Scorgiamo a mezzogiorno Rethel, i cui lucidi tetti di ardesia, mezzo nascosti fra vecchi olmi, hanno al sole riflessi d'acciaio. Passiamo oltre, scendendo verso il piano della Marna, giallo di messi mature. Alle dodici e mezza entriamo a Reims. Reims! su quante etichette di bottiglie non abbiamo letto questo nome? Pensiamo a tutti i brindisi che abbiamo fatto negli ultimi giorni, levando bicchieri colmi di vino che reclamava invariabilmente la cittadinanza (onoraria almeno) di Reims. Ci arriva un odor di vivande, e nelle strade minori, dalle finestre basse aperte esce un tintinnare di posate in azione e un acciottolio di piatti: è l'ora del pranzo in questa quieta cittadina provinciale. Decidiamo di fermarci a mangiare anche noi.

Sulla via principale, della gente ci rincorre e ci saluta: dei bottegai escono sulla soglia dei loro negozi. Un tramviere, mentre passiamo, si sporge dalla piattaforma della sua vettura e grida a Borghese, familiarmente:

— *Ça c'est bien, mon petit!*

I passeggeri del tram applaudono.

Sbocchiamo ai piedi della meravigliosa cattedrale; abbiamo appena il tempo di ammirarne la mole marmorea con uno sguardo estasiato, che subito la luminosa visione d'arte si estingue, e ci troviamo in un cortile d'albergo " con *garage* ". Il cortile si affolla: gli ospiti dell'albergo si precipitano; un vecchio signore dall'aria d'artista sequestra per qualche minuto Borghese e gli dice delle solenni parole; un americano ci raggiunge per offrirci dello *champagne* mentre stiamo lavandoci, e tutti insaponati e gocciolanti dobbiamo brindare. Egli ci fa i suoi rallegramenti e i suoi au-

guri, pur dichiarando sinceramente di non capire che gusto ci sia a fare un simile viaggio senza nemmeno un compenso. Arrivano degli automobilisti; il cortile s'empie di gente, di fumo, di strepito.

Quando, dopo colazione, stiamo per ripartire, degli ammiratori troppo entusiasti, volendo una reliquia della nostra macchina, si precipitano sopra il " guidone „ — la piccola bandierina trian-

Arrivo a Mosca. — Il corteggio automobilistico.

golare che avevamo fissata sul davanti della vettura — la stracciano e se ne dividono i pezzi. Difendiamo a stento la grande bandiera di poppa. Allora pretendono di tagliare scheggie di legno dalla carozzeria, e le lame dei temperini sono già in moto. Ancora un poco, e l'automobile sarebbe saccheggiata, demolita, distrutta da tanta simpatia. Ma al primo tocco di pedale la buona macchina, come se avesse capito il pericolo, balza avanti e si salva. Sono le ore tre. Le gotiche cuspidi alte e traforate della cattedrale spariscono. Scendiamo verso la Marna, tra gli ubertosi vigneti.

Parigi è lontana 169 chilometri.

Traversiamo la Marna, calma e serena come la Mosa, a Vermeil. E finalmente ceasiamo dal camminare verso il sud. Da Pietroburgo non facciamo altro. Adesso voltiamo definitivamente la faccia verso Parigi. Non devieremo più.

Alle quattro e mezza ci fermiamo a Château-Thierry a bere un bicchiere di birra, senza scendere dall'automobile. Siamo contornati da una folla di buoni provinciali piombati in ammirazione silenziosa e rispettosa. " *C'est la course!* " — sentiamo esclamare. — *La course:* non si chiama che così il nostro viaggio.

Un vecchio signore decorato, dall'aria di militare in ritiro, intento ad innaffiare con una pompa, un suo giardinetto, ode il vocio, ci guarda, lascia cadere la pompa noncurante dei danni che il getto d'acqua arreca, e viene gravemente a stringere la mano a Borghese. Poi torna con eguale gravità al suo innaffiamento, soddisfatto del dovere compiuto.

Attraversiamo La Ferté alle cinque e dieci. Il nome di Parigi comincia a comparire sulle tabelle stradali con la freccia che ne indica la direzione.

Parigi è lontana 78 chilometri.

A mano a mano che ci avviciniamo i saluti si fanno più numerosi, anche per la campagna, più vivaci, più cordiali. Vi è in essi un'affettuosità di popolo. Le donne vengono sulle soglie, si affacciano alle finestre sorridenti appena odono uno squillare di tromba. Gli operai lasciano il lavoro per correre a vedere, tenendo ancora in mano martelli e altri ordigni. Noi dobbiamo giungere soltanto a Meaux, e passarvi la notte. L'ingresso a Parigi è fissato per l'indomani, 10 Agosto, alle quattro e mezza del pomeriggio. Il Comitato della corsa ha così disposto. Il punto di arrivo sarà l'ufficio del *Matin*.

Ecco Meaux. Vi giungiamo per un grande viale alberato. Mentre stiamo per entrare fra le prime case, una guardia daziaria, da mezzo alla strada, ci fa degli energici segnali. Borghese frena, e le domanda:

— Dobbiamo fermarci per la dogana?

— *Non, Monsieur* — risponde — *c' est pour la cinématographie!*

E ci indica sorridendo un fotografo che fa funzionare un apparecchio cinematografico, e che, al contrario dei suoi colleghi di Berlino, ci grida:

— In grazia, muovetevi, vi prego: Di più! Muovetevi molto! Ancora! *Il me faut du mouvement! Merci!*

Noi non vogliamo scontentarlo; ci giriamo a destra, a sinistra, snodiamo il collo, ci agitiamo come orsi in gabbia, finchè il fotografo, avuto tutto il *mouvement* di cui aveva bisogno, ci lascia andare. Ed arriviamo al principale albergo, che ha il nome di *Bella Sirena.*

Parigi è lontana 45 chilometri.

Non abbiamo avuto un quieto sonno a Meaux. Alla mattina presto siamo scesi al *garage,* quasi avessimo dovuto partire e riprendere la marcia senza fine verso una mèta irraggiungibile, favolosa. Abbiamo fatto l'abitudine alla continua corsa, e all'ora della partenza balziamo instintivamente dai nostri letti. Correre sempre è divenuta la ragione della nostra vita: correre sempre, come dei moderni ebrei erranti, condannati ad un perpetuo e veloce viaggio.

No, non abbiamo avuto un quieto sonno nell'ultima notte del nostro pellegrinaggio attraverso due continenti. Dormivamo meglio, più profondamente e più dolcemente, sui *kangs* dall'odore fetido, sull'erba fresca delle praterie, sui tavolati delle piccole *isbe* siberiane, ravvolti in pelli di capra, con la macchina fotografica per cuscino, che non nel soffice letto dell'albergo di Meaux, lontani quarantacinque chilometri da Parigi.

È appunto la vicinanza di Parigi che ci turba. Ci sembra di sentirla, Parigi. Ci sembra di udire nella notte il palpito possente della sua vita giungere fino a noi. Più volte mi sono alzato per andare alla finestra a guardare dalla sua parte, ripetendomi: " Pa-

rigi è là! „ — come per persuadermi, soggiogato da un senso irragionevole di dubbio.

Giorno per giorno il nostro viaggio ci sembrava logico; qualche volta anche facile. Gli avvenimenti, gli episodi, si concatenavano lentamente, in modo naturale. Giungere a Kiakhta venendo da Urga, giungere a Verkhne-Udinsk venendo da Kiakhta ci appariva semplice. Passavamo da paese a paese, da popolo a popolo, per transazioni impercepibili; ogni cambiamento avveniva quasi insensibilmente, diluito nella lunga monotonia del tempo troppo lento a trascorrere. Ma adesso, fermi alle porte di Parigi, con l'animo non più preoccupato dalla strada da percorrere, ci volgiamo alla strada percorsa che la rapidità del pensiero ci ravvicina in uno scorcio violento.

Noi eravamo alle porte di Pechino coronate da pagode. Braccia cinesi hanno aiutato questa nostra macchina a sorpassare le rocce di Ki-mi-ni, ove incontravamo portantine a muli coperte di seta azzurra. Mandarini col drago d'oro ricamato sul petto sono venuti a vederla a Kalgan una sera, mentre suonava solennemente il *gong* d'un tempio vicino. Questa automobile è stata inseguita da tempestose cavalcate mongole e alla sua volta ha inseguito, una mattina, al limite del deserto, una gran mandria di fulve gazzelle folli di terrore. Questa automobile ha guadato l'ampio Iro, l'ultimo fiume dell'Impero cinese; è caduta da un ponticello della Transbaikalia; ha corso fra le rotaie della Transiberiana; ha traversato la *taiga,* la più vasta foresta del mondo: è affondata nel fango alle porte di Tomsk: ed è qui sana, forte, a mezz'ora di cammino dalla porta di Vincennes. Non osavamo sperare, non osavamo neppur pensare l'emozione di questo momento, quando lasciavamo la Doch-man di Pechino.

Borghese ha sempre avuto per sistema d'imporsi delle piccole, facili mète vicine, non considerando mai le difficoltà future. Egli mi diceva, durante le faticose disperanti, giornate di lento e duro cammino: " Tutto ciò che desidero è di giungere al villaggio vicino „ — e sopprimeva nella sua mente il resto. Met-

tevamo così tutte le nostre forze, tutta la nostra volontà, a superare quel breve passo, come se il villaggio vicino fosse l'ultima mèta.

Il giorno dopo ricominciavamo.

L'immane, portentoso viaggio non è in fondo che una serie sterminata di corti tragitti, ognuno dei quali era proporzionato

L'arrivo a Champigny. *(Fot. Branger, Paris).*

alle energie nostre e della macchina. Il nostro viaggio è sopra tutto una gigantesca catena di pazienze. Non calcolavamo mai quanta strada ci mancava da fare, ma quanta strada avevamo fatta. Cercavamo le cifre che potevano incitarci, e nei nostri conti eravamo così cauti che ci siàmo poi accorti d'aver percorso molto più cammino di quanto credevamo.

Abbiamo quasi certamente sbagliato il calcolo delle distanze nella Mongolia e nel deserto di Gobi, dove camminavamo a buon

passo dalle dodici alle quattordici ore al giorno. Consideravamo di percorrere dai duecento ai trecento chilometri ad ogni giornata di marcia, e nell'Europa occidentale, andando alla stessa velocità, abbiamo constatato che nel medesimo tempo si percorrono circa cinquecento chilometri. Rimane dunque ancora ignota l'esatta cifra totale dei chilometri da noi coperti. La supponiamo superiore ai tredicimila. Ma lasciamo volentieri l'incognita. Non torneremo certo a riprendere le misure....

La vicinanza di Parigi ci sorprende, ci stordisce, ci commove, anche per la rapidità fantastica con la quale Parigi giunse davanti a noi. Negli ultimi giorni non avevamo avuto il tempo di abituarci all'idea dell'arrivo. L'estreme provincie russe, la Germania, il Belgio, la Francia passarono come un sogno. C'erano voluti dodici giorni a percorrere i primi mille chilometri: volammo gli ultimi mille in due giorni e mezzo.

Ma le ultime ore ci sembrano eterne. Ore di gioia, ma anche ore di angoscia. Un'angoscia sottile, vaga, inesprimibile, che ci rende silenziosi e ci dà tutte le apparenze esterne della tristezza.

Nella mattinata del 10 Meaux è stata invasa da un piccolo esercito di automobili. Ad ogni minuto ne arrivavano: di grandi, di piccole, alcune imbandierate, altre coperte di caratteri cubitali con nomi di giornali: una ha portato i corrispondenti della stampa italiana; varie rappresentavano l'Automobile Club di Francia. Suonavano trombe, sirene, strepitavano motori, e la gente si accalcava sulla via, nel cortile dell'albergo, nel *garage*. La nostra macchina era invisibile, rinchiusa in un magazzino sulla cui porta la curiosità della folla s'infrangeva.

Alle due e un quarto passano degli ordini. Delle vetture si mettono in moto. Vi è un momento di concitazione: si parte.

Ettore lega i bagagli sul cassone della nostra automobile, con la cura che ha sempre messo in quest'importante operazione da quando la valigia del Principe si perdè nel deserto di Gobi.

Fa salire la pressione nel serbatoio della benzina; gira la manovella della messa in azione; il motore prende vita rumorosamente. Sediamo ai nostri posti, Borghese mette in moto la vettura, e lentamente usciamo sulla via. Tutta Meaux è là.

L'automobile passa a stento fra la gente che acclama. Le finestre sono gremite di signore che gettano sulla nostra macchina fiori a fasci. Un *hurrah* continuo corre con noi, ci accompagna fino all'uscita del paese, dove prendiamo la testa del corteggio. Le prime a seguirci sono le automobili dei giornalisti parigini che ci hanno accompagnato da Berlino e che ci staranno vicino fino all'arrivo.

Aumentiamo la velocità. Superiamo in dieci minuti i dieci chilometri che ci separano da Couilly. Passiamo Crécy alle due e tre quarti, e poco dopo attraversiamo Lagny. Alle tre Chelles. Borghese non rallenta più, neppure nei punti in cui la strada si fa meno buona. A che pro risparmiare la macchina? Siamo quasi arrivati!

Parigi è a trenta chilometri.

È a venti.

È a dieci.

Per tutto saluti, applausi, sventolìo di fazzoletti. Borghese sorride; non più col suo abituale enigmatico sorriso di cerimonia, ma con un sorriso spontaneo. Il suo freddo e mirabile controllo su se stesso non è buono a reprimere la contentezza che è in lui, e che si apre la via in quel sorriso.

I villaggi si succedono senza interruzione. Cominciano ad essere veri sobborghi di Parigi. Molta gente che aspetta ci guarda con aria interrogativa, come per chiederci: " Siete voi? „ — non sapendo quale, fra tante, sia la vettura del principe. La maggioranza conclude che non è certo quella avanti a tutte, così disadorna. E sono i nostri compagni di viaggio, i colleghi della seconda vettura, che spesso sono fatti segno alle clamorose dimostrazioni della folla. A Bry una grossa popolana aspetta sulla via con un enorme mazzo di fiori, e, prese bene le sue misure, lo

lancia coscienziosamente sul petto dell'eminente collega Enrico Des Houx gridandogli: *À vous, Monseigneur!*

Avvicinandoci a Joinville, anchè in aperta campagna, lungo i filari degli alberi, vi è gente che si affolla, venuta dalle ville dei dintorni, e che ci saluta con un entusiasmo sempre più grande ed espansivo. I carrettieri gridano: *Bravo mon gars!* — A Saint Maurice troviamo il passaggio a livello chiuso per il treno; ci fermiamo alcuni minuti. I gendarmi debbono tener lontana dall'automobile la calca. Traversiamo il bosco di Vincennes; molti ciclisti si sono uniti al corteo delle automobili e precedono la nostra macchina a rischio di esserne schiacciati. Gridiamo loro di stare attenti, quando si avvicinano troppo alle ruote; per tutta risposta essi agitano i berretti urlando: *Vive le prince!*

Da ogni parte udiamo il grido di viva. Gli omnibus, i trams si fermano e i passeggeri in piedi battono le mani. Un temporale si avvicina. Il cielo si è ricoperto di nuvoloni neri che salgono incalzandosi: ma la folla non si dirada. A Saint Mandé comincia a piovere, e l'acqua non ci lascia più. Partimmo con la pioggia da Pechino: dovevamo arrivare con la pioggia a Parigi.

Nel corso di Vincennes ci fanno fermare ancora: siamo in anticipo sull'ora fissata per il nostro ingresso. I ciclisti improvvisatisi in scorta d'onore sono aumentati al centinaio e fanno intanto delle fantastiche evoluzioni intorno a noi: siamo circondati da un intreccio di ruote in movimento.

Alle quattro una strana macchina compare da Parigi e si mette in testa al corteggio. È una di quelle gigantesche automobili a venti o trenta posti che servono a portare in giro le carovane di *touristes* desiderosi di visitare Parigi in poche ore. Vi è allocata una fanfara armata di lunghe trombe e di tube, ed è sormontata e circondata da trofei e fasci di bandiere francesi e italiane: un carro un po' da *Mi-Carême,* ma che è sembrato indispensabile per aggiungere solennità all'arrivo. La fanfara intona la marcia trionfale dell'*Aida:* è l'entrata di Ra-

damès a Parigi. Continuiamo a inoltrarci: sono le quattro e un quarto.

Sbocchiamo nell'*Avenue du Trône*, fra le due gigantesche colonne di Filippo Augusto le cui basi sono nascoste dalla calca. In fondo, nel velo della pioggia, ci appare la torre Eiffel. Essa

Passando sul ponte di Joinville. *(Fot. Branger, Paris).*

ci fa pensare a un faro portentoso: il grande faro del nostro viaggio.

L'evviva diviene clamoroso, intenso, continuo. In qualche istante di calma udiamo voci sonore di *camelots* che offrono in vendita cartoline-ricordo al grido di: *Le prince Borghèse, quatre sous! Quatre sous, le prince Borghèse!*

I cordoni di guardie messi lungo il *boulevard Voltaire* non riescono a trattenere la moltitudine, che ci circonda, ci fiancheggia, ci segue. Borghese fa con la mano cortesemente cenno di

scostarsi per non cadere sotto le ruote: la sua mano è afferrata da un operaio che la stringe effusamente, poi da altri, è trattenuta, tirata; tutti vogliono serrarla e la serrano con energica cordialità. Non senza una certa lotta Borghese riesce a liberarla da quel terribile ingranaggio di simpatia, e a riportarla salva sul volante.

Sulla Piazza della Repubblica sono schierati due plotoni della Guardia repubblicana a cavallo, che vengono a piazzarsi uno avanti e uno dietro al corteggio. Vediamo gli elmi rilucere sulla enorme distesa di popolo, agitati dal caracollare delle cavalcature.

All'ingresso del *boulevard Saint-Martin* il saluto diviene acclamazione: è un tuono di voci. Il grido di *Vive Borghèse* si ripete, si perpetua. Borghese è per un giorno l'idolo di Parigi, di questa città generosa che non può amare senza passione. Il colpo d'occhio che l'ampia strada presenta è superbo; i due alti marciapiedi a balaustrata sono neri di popolo, e sopra le teste è un turbinio di mani, di cappelli, di fazzoletti, e di ombrelli. Di ombrelli anche, perchè seguita a piovere con accanimento. Ettore è commosso, inebriato, e si sbraccia a contraccambiare saluti con gesti espressivi. Delle popolane gridano in *argot* nomi carezzevoli. All'angolo del *boulevard Saint-Denis* una donna si spinge avanti portando in braccio il suo bambino al quale fa battere le mani.

Andiamo a passo lentissimo, col terrore che possa avvenire qualche sciagura: le ruote dell'automobile strisciano sulle gambe della folla. Al *boulevard Bonne Nouvelle* la dimostrazione continua intensa: scrosciano i battimani, e la parola *Borghèse* unita ai *vive* e ai *bravo* forma ormai l'unico vocabolario dell'entusiamo.

Intravvediamo sul *boulevard Poissonnière* schiere di agenti della *sûreté* e plotoni di guardie repubblicane che sbarrano il transito davanti ad un palazzo stranamente dipinto di rosso e imbandierato. È il palazzo del *Matin*.

È il punto d'arrivo.

La nostra lunga corsa sta per finire.

Le guardie repubblicane, facendo impennare i cavalli, compiono rapide evoluzioni sgombrando dalla folla lo spazio, che è subito invaso da una quantità di fotografi. Anch'essi fanno le loro evoluzioni per scegliere i migliori punti di vista, scansando nello stesso tempo le zampe dei cavalli. Alcuni cinematografisti ritraggono la scena dell'arrivo girando gravemente le manovelle dei loro apparecchi, e ci gridano a squarciagola: " Guardate l'obbiettivo! „

L'automobile, dietro le indicazioni di un membro del Comitato della corsa, gira lentamente, salta con mollezza sul marciapiede, avanti all'ingresso del *Matin*....

Siamo arrivati.

Borghese toglie la comunicazione del cambio e dà un colpo di freno.

L'automobile è ferma.

La corsa è finita.

Questo istante è per noi di una solennità ineffabile.

L'ovazione della folla è alta e piena. Noi rimaniamo seduti ai nostri posti, confusi, storditi.

Io che sto assiso dalla parte del montatoio e dovrei per il primo mettere il piede a terra, non so decidermi a scendere. Ho per alcuni istanti la sensazione che quello che vedo sia un'allucinazione, un sogno. Mi pare tutto impossibile, assurdo. Non posso persuadermi che siamo giunti alla fine, veramente giunti. Mi sento inerte, e con gesto meccanico fumo continuamente una sigaretta spenta da lungo tempo. Mi volgo a guardare Borghese: egli sta ancora con le mani sul volante, nell'atteggiamento nervoso che aveva durante le piccole fermate, quando si teneva pronto a ripartire.

— *Venez! Venez!* — ci gridano dalla soglia del *Matin*.

Allora salto a terra, quasi risvegliandomi. Un urlo d'entusiasmo passa come un uragano. Mi sento abbracciare e baciare,

e riconosco nell'espansiva persona che mi riceve così il solenne guardaportone del *Matin*, che non ha più potuto contenere la sua commozione, e si è slanciato.

Ci sentiamo trascinare nell'interno del palazzo in mezzo ad un clamore assordante. Una musica suona la marcia reale italiana. Rivedo dei colleghi, degli amici, e stringo le loro mani senza poter parlare. Non so come, ci troviamo fasci di rose sulle

L'arrivo al *Matin*. (*Da una eliotipia E. Le Deley, Parigi*)

braccia. La folla di fuori urla, e il suo ruggito di tempesta copre alle volte le note della musica. Il popolo chiede di rivedere *le prince*, e Borghese è spinto sul balcone, si affaccia, saluta graziosamente tenendo in mano un gran mazzo di fiori. Si stappano bottiglie di *champagne*, si pronunciano discorsi, si fanno dei brindisi. Siamo fotografati al magnesio con e senza fiori.... E poi quel che è avvenuto io non so. Mi sono allontanato, quietamente, e ho avuto la felicità di rientrare ignorato tra la folla, abbandonando il Principe alle sofferenze della popolarità.

Qualche ora dopo per i *boulevards*, che avevano ripreso la loro fisionomia abituale, i *camelots* vendevano ancora la cartolina-ricordo, ma gridavano: *Le prince Borghèse, un sou!*

Non più quattro soldi, ma uno. Quale grave ammonimento in quella riduzione di prezzo! La voce della fatalità può uscire qualche volta anche dalla gola d'un *camelot*. La nostra popolarità era ribassata del settantacinque per cento in due ore.

Sic transit....

APPENDICE

LA FAMIGLIA BORGHESE

Il Principe Scipione Borghese appartiene ad illustre famiglia patrizia, d'origine senese, e della quale si parla sin dal 1450. Fu nel secolo XVII che essa andò a stabilirsi a Roma, quando uno dei Borghese — il principe Camillo — venne elevato alla dignità del Papato. Paolo V — fu questo il nome da lui assunto — pontificò dal 1605 al 1621, fondando la gloria della sua famiglia. Egli accordò a Marcantonio, figlio di suo fratello Giovanni Battista, il principato di Sulmona e una rendita di 200.000 scudi annui. Giovanni Battista poi ereditò da sua madre Olimpia Aldobrandini il principato di Bassano.

Dopo l'accomodamento di una lite toccante la successione dell'eredità Aldobrandini il principe Paolo Maria Borghese, nel 1767, ne prese le armi, i titoli e da quell'epoca in poi il titolo di principe Aldobrandini spettò alla seconda genitura della famiglia Borghese. Fra le signorie di questa casa è assai celebre a Roma, Villa Borghese.

Napoleone I, accordò a sua sorella Paolina, moglie al principe Camillo Borghese, con decreto imperiale 30 marzo 1806, il ducato di Guastalla, ma glielo tolse due mesi dopo.

Il principe Scipione (Luigi Marcantonio Francesco Rodolfo) Borghese è nato l' 11 febbraio del 1871 nel castello di Migliarino, presso Pisa. Egli è il secondo genito del principe Paolo e della contessa ungherese Elena Appony di Nagy-Appony, figlia del fu conte Rodolfo, già ambasciatore austriaco a Parigi. Nonna del principe Scipione, dal lato paterno, fu la principessa Teresa de la Rochefoucauld.

Il principe Scipione ha sposato nel 1895 a Genova la duchessina Anna Maria De Ferrari, figlia del fu Duca Gaetano e della duchessa Maria Serghiewna d'Annenkoff. Ha due bambine, nate entrambe a Parigi.

Egli venne eletto deputato al Parlamento Italiano all'ultima legislatura, nel collegio di Albano Laziale, al quale però prima di partire per il *raid* Pechino-Parigi dichiarò di voler rinunziare. Milita nel partito radicale ed è condirettore dello *Spettatore*, che è appunto l'organo del partito stesso.

L'AUTOMOBILE

Ecco per i tecnici qualche maggiore ragguaglio sull'automobile, colla quale venne vinta la corsa Pechino-Parigi.

La vettura che la Società *Itala* costruì per il Principe Scipione Borghese era del tipo normale di vettura 35/45 HP modello 1907, con delle piccole modificazioni di dettaglio, suggerite dallo speciale servizio a cui la vettura era destinata. Descriviamo l'automobile facendo conoscere il modo di comportamento dei vari organi durante questa prova, le riparazioni cui diedero luogo, ed il loro stato alla fine del viaggio.

Il motore era del tipo ordinario a 4 cilindri fusi per paio di 130 m/m di diametro per 140 di corsa, valvole simmetriche intercambiabili, accensione con magnete a bassa tensione e disposizione dei martelletti specialissimi (brevetto Itala), carburatore assolutamente automatico pochissimo sensibile ai cambiamenti di temperatura e pressione, congiunto al motore mediante una tubolatura cortissima ad evitare ogni possibile condensazione del gas.

Fu questa disposizione della tubolatura, oltrechè il tipo speciale di carburatore che permise l'uso di benzine molto pesanti.

Infatti il Principe Borghese, essendogli a un rifornimento mancata la provvista di benzina che gli era di solito preparata acquistò sul posto un miscuglio di idrocarburi, che si avvicinavano molto più al petrolio, che non alla benzina per automobili. Nonostante questo ebbe la sorpresa di constatare che il funzionamento del motore non ne ebbe a soffrire se non leggermente nel rendimento, ma senza alcun danno alla regolarità di

marcia del motore stesso. Il consumo di benzina era in media di $^1/_5$ di litro per chilometro.

I cuscinetti dell'albero motore e delle bielle erano guerniti di metallo bianco *antifrizione*.

Tutto l'albero del motore era sopportato dalla parte superiore del *bâti*, e grazie a questa disposizione si poteva togliere la cuffia inferiore del motore e visitare così agevolmente lo stato dei sopporti e delle bielle, ed eventualmente regolarne il giuoco con tutta facilità.

Però questi sopporti e teste di bielle erano così abbondantemente calcolati e lubrificati, che nel caso specifico della vettura del Principe Borghese la cuffia inferiore non venne tolta che a Mosca, dove si fece una visita generale a tutti gli organi della vettura. Fu allora che si potè constatare che i sopporti dell'albero a gomito erano intatti e solo quelli delle bielle avevano un leggerissimo giuoco, il quale potè essere ripreso senza dover ricorrere alla sostituzione di bronzine, o all'aggiunta di metallo bianco.

La frizione era del tipo a dischi, con una disposizione speciale, per sopprimere ogni organo delicato, ciò che la rese oltremodo resistente. Durante il *raid* non ebbe a dare infatti alcun inconveniente; ed a Mosca fu smontata e rimontata senza che nessun disco dovesse essere sostituito.

Il cambio di velocità era a 4 rapporti di velocità avanti e uno indietro; la quarta era in presa diretta. Venne costruito con materiale al nichelio resistentissimo, materiale che nelle vetture *Itala* viene appunto adoperato per tutti gli organi soggetti a maggior fatica.

Il cambio di velocità nella vettura del Principe Borghese non venne mai smontato, ed all'arrivo si presentò in tutte le sue parti affatto nuovo.

Lo stesso fu constatato per i giunti cardanici che non presentarono la menoma traccia di usura.

Il ponte del differenziale costituiva una delle maggiori particolarità della vettura Itala, ed anche una delle più riuscite; nè il Principe Borghese, nè il suo meccanico mai ebbero ad occuparsi e preoccuparsi di questo organo generalmente tanto delicato in molte vetture; e questo malgrado gli sforzi ed urti straordinari cui venne sottoposto, come lo prova il fatto che una delle ruote posteriori, malgrado che queste fossero resistentissime, dovette cedere.

Il telaio venne costrutto in lamiera d'acciaio ad alta resistenza; il suo spessore venne aumentato nella vettura del *raid*.

Fu questa anzi la sola modificazione di qualche importanza che il tempo ristretto intercedente tra l'ordinazione e la data della spedizione della vettura permise di apportare.

Si comportò anche questo egregiamente. Solo si constatò una naturale traccia di usura in tutti i sopporti cui erano attaccate le molle.

Queste ebbero varie « foglie » rotte durante il viaggio, e a Mosca a una posteriore si dovette cambiare la « foglia maestra ».

Il radiatore era del solito tipo a nido d'api; il poco tempo disponibile non permise di costrurne uno rinforzato. Avevano quindi i costruttori grandi preoccupazioni per questo radiatore, che invece non presentò mai alcun inconveniente.

Temendosi che nei climi caldi non bastasse la ventilazione, del volante ventilatore, come unico rimedio, consentito dalla scarsezza del tempo, si era aggiunto un ventilatore supplementare, ma questo poi fu soppresso in principio del viaggio, prima ancora di arrivare al deserto di Gobi, essendosi dimostrato affatto inutile.

Ecco qualche dettaglio per ciò che concerne la carrozzeria e gli accessori.

La carrozzeria era formata da due posti anteriori e uno posteriore collocato in mezzo ai serbatoi della benzina della capacità di 150 litri caduno.

Completava l'equipaggiamento un grande cassone per gli utensili e pezzi di ricambio collocato dietro ai due serbatoi della benzina.

Per dichiarazione del Principe Borghese stesso i pezzi di ricambio non servirono a nulla; la vettura non ne ebbe bisogno, e se ne avesse avuto bisogno non ne avrebbe potuto usufruire, perchè questi per alleggerire la vettura erano stati abbandonati fin dal principio del *raid*.

Oltre ai due grandi serbatoi della benzina dietro al posto posteriore era ancora collocato un serbatoio d'olio della capacità di 50 litri ed uno di acqua della stessa capacità.

La benzina dei due serbatoi laterali con una tubolatura speciale era condotta ad una vasca posteriore dietro al telaio della capacità di 83 litri.

Detta vasca era completamente blindata con una lastra di acciaio, e da questa la benzina veniva mandata al carburatore mediante apposita derivazione del gas di scappamento.

In quali parti la vettura si è dimostrata più debole?

La vettura non ebbe a risultare debole in nessuno dei suoi organi vitali più essenziali; soltanto alcune parti esteriori quali le ruote, le molle, gli snodi delle molle furono riscontrate di resistenza deficiente per uno sforzo così straordinario e continuo.

Dovendo rifare un simile viaggio quali modificazioni si apporterebbero alla vettura?

Per una vettura che dovesse fare nuovamente un viaggio come il *raid* Pechino-Parigi sarebbe necessario un tipo più rialzato da terra, con ruote molto più robuste, con tutto l'organismo, e specialmente il serbatoio posteriore della benzina maggiormente protetto, e lubrificato con snodi e molle rinforzate.

Anche il radiatore sebbene non abbia dato luogo ad alcun inconveniente verrebbe costrutto in modo più solido e maggiormente protetto.

Ecco ora qualche notizia per ciò che concerne *i pneumatici*.

Questi uscivano pure da una fabbrica italiana - la Pirelli e C. di Milano. - Essi erano tutti e quattro delle dimensioni 935 e 135, ed a profilo piatto. Non credo fossero diversi dal solito tipo che quella Fabbrica costruisce, perchè il Principe si decise all'adozione dei pneumatici Pirelli pochissimi giorni prima della partenza.

Fu provvida l'idea di mettere le stesse dimensioni di gomme alle quattro ruote, poichè ciò facilitava la questione delle scorte da portare sulla vettura. D'altronde il consumo fu assai limitato; la media di durata dei pneumatici essendo stata superiore ai 4000 chilometri. Infatti furono cambiati lungo la strada dodici copertoni, che in aggiunta ai quattro montati in partenza fanno in totale sedici gomme usate, ma di queste sedici le quattro con cui arrivammo a Parigi erano in grado di fare ancora molta strada, e difatti con tre di esse proseguimmo fino a Milano.

La ruota anteriore destra venne da Pechino a Parigi con due stessi pneumatici, essendo stato fatto un unico cambio ad Omsk.

Il pochissimo consumo è certo dovuto anche alla grossezza delle gomme adottate: poichè mentre le vetture del tipo della nostra « Itala » sono solitamente munite di pneus da 120 mm. posteriormente, e da 90 mm. anteriormente, le nostre gomme erano tutte da 135 mm. di sezione.

Nel complesso il viaggio Pechino-Parigi ha dimostrato ai tecnici che l'automobile in genere è una macchina molto più resistente e robusta

quanto poteva immaginarsi, e che gl'inconvenienti ordinari dell'automobilismo, le panne frequenti di tutti i *touristes,* le facili rotture, i guasti così comuni, sono dovuti a trascuratezza, a imperizia di *chauffeurs* più che a debolezze congenite della macchina. Al presente stadio dell'automobilismo si può dunque dire che l'industria è arrivata vicino alla sua perfezione, e che nuove e infinite applicazioni pratiche dell'automobile sono possibili, per servizi regolari, per comunicazioni in regioni lontane, per trasporti su strada. Ma occorre migliorare lo *chauffeur.* Mentre il macchinista ferroviario ha bisogno di dimostrare serietà di studi e superare difficili esami prima di vedersi affidare un così grande capitale e una così forte responsabilità, lo *chauffeur* si crea in un attimo, s'improvvisa in pochi giorni in un *garage.* Sono necessarie vere scuole di meccanica automobilistica per la creazione di uomini dai quali dipenderà in tanta parte l'avvenire di questo geniale mezzo di locomozione, rendendolo veramente *sicuro.* Ci vorrebbe che ogni macchina avesse il suo Ettore.